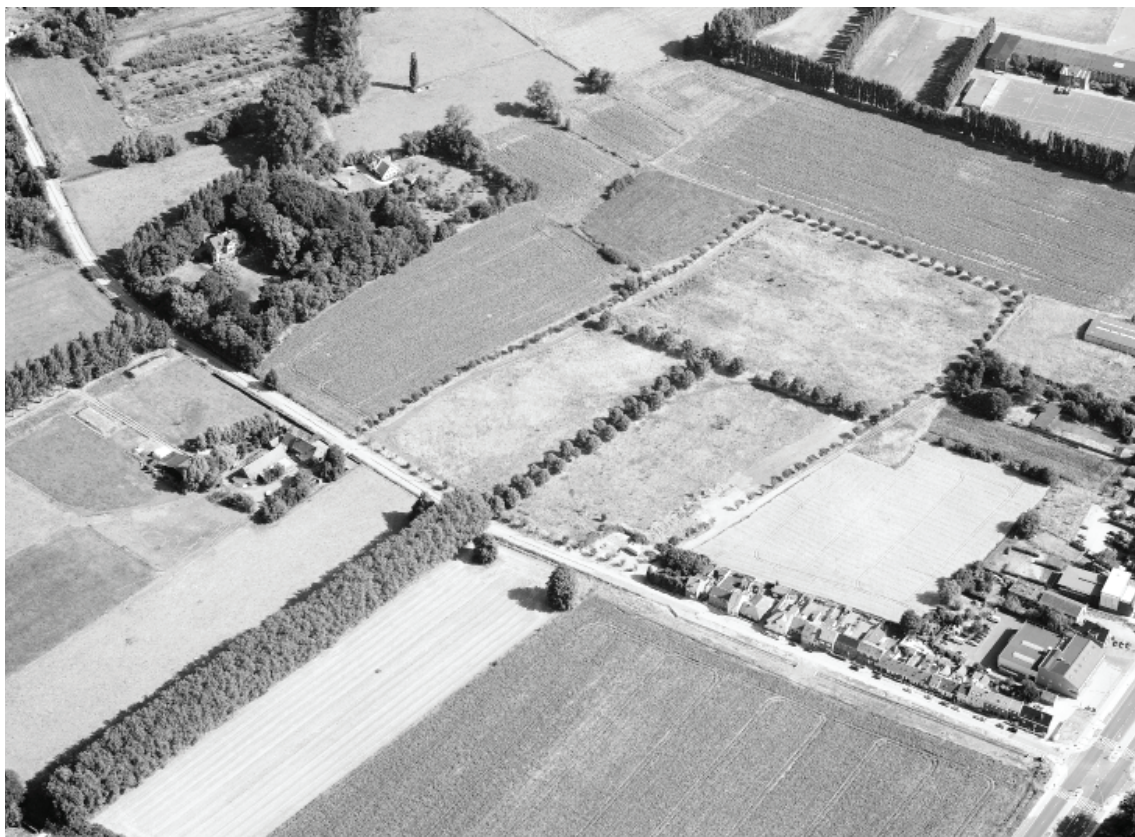


LANDSCHAPSPLAN RIJVISSCHE

Opmaak van een landschapsplan voor Rijvissche, gelegen in de groenpool Parkbos te Gent
Stad Gent en Projectbureau Parkbos

27 oktober 2016



OMGEVING

LANDSCAPE ARCHITECTURE URBANISM

OMGEVING zoekt in elk stedenbouwkundig, landschappelijk of architecturaal project naast de ruimtelijke, ook de maatschappelijke meerwaarde en laat dit engagement doorsijpelen in zowel onderzoek, ontwerp als uitvoering. De menselijke schaal van de projecten wordt door het ontwerp bureau doorgezet in het principe van coöperatieve samenwerkingen. Zowel inhoudelijk als procesmatig is collectiviteit een kernbegrip voor OMGEVING. Zorgvuldig samengestelde ontwerpteams per project vormen een netwerk van strategische allianties waarbij disciplines en werkvelden zowel intern als extern op maat zijn samengebracht.

Sinds 1973 zijn niet alleen de projecten, maar ook de horizontale organisatiestructuur van OMGEVING gebaseerd op dialoog, samenwerking en kruisbestuiving. Meer dan vijftig ervaren en gedreven geografen, ruimtelijk planners, mobiliteitsdeskundigen, landschapsarchitecten, stedenbouwkundigen, ingenieurs, architecten, milieudeskundigen en net zo veel persoonlijkheden maken deel uit van de drie werkvelden LANDSCAPE, ARCHITECTURE en URBANISM.

In de stad, aan de stadsrand of ver daarbuiten pakt dit in Antwerpen en Gent gevestigde onafhankelijke en multidisciplinaire ontwerp bureau complexe ruimtelijke vraagstukken en uitdagingen op verschillende schaalniveaus aan. Daardoor kunnen ontwerp ingrepen op een hoger schaalniveau direct worden getoetst op hun mogelijke consequenties op een lager schaalniveau, en vice versa.

INHOUD

I	KENMERKEN VAN HET HUIDIGE LANDSCHAP	9
1	Ruime context	11
2	Op schaal van Rijvissche	12
2.1	Natuurwaarden	12
2.2	Reliëf	12
2.3	Bodem	13
2.4	Water	13
2.5	Ruimtelijke bestemmingen	14
2.6	Landbouwgebruikspercelen	14
2.7	Landschap	15
3	Historische lezing	17
II	PLANNEN VOOR DE TOEKOMST	19
1	Fietssnelweg oude spoorwegbedding	20
2	Parkbos	21
3	Wetenschapspark Ardoyen	22
4	N60	23
III	CONCEPT	25
1	Concept op schaal van het Parkbos	27

2	Concept op schaal van Rijvissche	29
2.1	Waardevol nat grasland en ruigte	29
2.2	Landbouwstrip	29
2.3	Bos	29
2.4	Fietspad	29
IV	INRICHTINGSPLAN	31
1	Inrichtingsplan	33
2	Landschapsbeelden	34
2.1	Kleinschalige landbouw	34
2.2	Nat grasland en ruigte	35
2.3	Bos	35
2.4	Speelzone	35



V	ONTWERPEND ONDERZOEK	37
1	Tracé-onderzoek Fietspad	39
1.1	Varianten	39
1.2	Evaluatie eindvarianten	43
2	Landschappelijke inpassing fietspad	47
2.1	Materiaalgebruik	47
2.2	Verschijningsvorm in de deelzones	49
2.3	Verlichting	51
2.4	Aansluiting fietstunnel onder de N60	53
3	Wanderverbindingen en rustpunten	55
4	Rijvisschestraat	57
5	Invulling bestaande loods	59
5.1	Uitgangspunten	59
5.2	Uitwerking	60
VI	BEHEER	65
1	Zonering	67
2	Beheervisie	67
2.1	Algemeen	67
2.2	Nat grasland	69
2.3	Soortenrijk grasland	69
2.4	Ruigte	69
2.5	Akker-weilandcomplex	71
2.6	bestaand bos	71
2.7	nieuw bos	73
2.8	speelzone	73
2.9	Grachten	75
2.10	Houtkanten / bomenrijen	75
2.11	Fietspad	75
2.12	Wandelpaden	75



INLEIDING

Rond Gent worden vier groenpolen ontwikkeld: het Parkbos, de Gentbrugse Meersen, de Vinderhoutse bossen en het Oud Vliegveld. Deze opdracht kadert binnen de ontwikkeling van de groenpool Parkbos, de meest zuidelijke van de vier groenpolen. Het Parkbos strekt zich uit over Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem in Gent, De Pinte en Sint-Martens-Latem.

Rijvissche situeert zich volledig in de deelgemeente Zwijnaarde. Het gebied wordt in het noorden begrensd door de E40, in het oosten door de Grotesteenweg-Noord (N60) en in het westen door woongebied en een zone voor kantoorachtigen. De zuidelijke grens wordt deels gevormd door de Rijvisschestraat en deels door de zuidelijke grens van het kasteelpark Rijvissche.

Voor het gebied Rijvissche wordt in deze nota een coherente landschapsvisie omschreven. Een belangrijke ontwerpogave voor de studie, is de inpassing van een fietsverbinding richting Don Bosco en het Wetenschapspark Ardoyen in aansluiting met de toekomstige fietssnelweg op de oude spoorwegbedding. De toevloed van fietsende schoolkinderen zorgt in de Rijvisschestraat voor gevaarlijke situaties. Ook de parkeerproblematiek in de Rijvisschestraat zelf, de connectie met het Wetenschapspark Ardoyen, de realisatie van een ontvangstruimte en de ontwikkeling van het natuurgebied als versterking van het bestaande landschap maken deel uit van de opdracht.

I KENMERKEN VAN HET HUIDIGE LANDSCHAP

De Stad Gent heeft voor de start van de opdracht een uitgebreide inventarisatienota opgemaakt die uitvoerig de statutaire context en de bestaande toestand omschrijft. Dit hoofdstuk herhaalt de meest relevante elementen die belang hebben bij de verdere uitwerking van het landschapsplan.



1 RUIME CONTEXT

Rijvissche kondigt het Parkbos aan voor recreanten komende uit Zwijnaarde. De recreanten vanuit Gent zullen in de toekomst het gebied vlot kunnen bereiken via de fietsbruggen over de Ringvaart en de E40.

Het landschap van het Parkbos wordt gekenmerkt door een lappendeken van bosclusters en markante kastelen of landgoederen met elkaar verbonden door dreven en waterlopen. Het wordt eveneens gekenmerkt door een aantal waterrijke gebieden, zoals de omgeving van de Scheidbeek. Daar bevinden zich minder waterdoorlatende bodems met natte gronden tot gevolg. De minder natte en niet beboste delen worden aangewend voor landbouwdoeleinden.

Rijvissche bevindt zich deels in de (voormalige) vallei van de Scheidbeek en wordt dus voor een groot deel gekenmerkt door natte, slechte waterdoorlatende gronden. De park(tuin)en van kasteel Rijvissche en de twee private woningen in het gebied vormen samen met het aangeplante 'Hutsepotsbosje' de bosclusters van Rijvissche. De overige percelen zijn in landbouwgebruik en worden omzoomd door grachten, knotwilgenrijen en/of houtkanten van wilg en els. Het historische landschap is hier nog duidelijk aanwezig.

Deze kenmerken maken het relatief kleine deelgebied Rijvissche zeer interessant met veel potentieel naar landschaps- en natuurbeleving toe.

2 OP SCHAAL VAN RIJVISCHE

2.1 NATUURWAARDEN



NATUURWAARDEN

Gentse Biologische Waarderingskaart, 2014

- gebouw
 - infrastructuur
 - grachtenstelsel
 - Scheidbeek
- biologische waarderingskaart
- minder waardevol en waardevol
 - minder waardevol en zeer waardevol
 - minder waardevol, waardevol en zeer waardevol
 - waardevol
 - waardevol en zeer waardevol
 - zeer waardevol

De waardevolle natuur in Rijvissche bevindt zich voornamelijk ter hoogte van de natte gronden waar soortenrijk cultuurgrasland, rietlanden met grote zeggenvegetaties voorkomen (1). Ook het bos en de walgracht rond kasteel Rijvissche (2) is zeer waardevol met voornamelijk eik en haagbeuk. De bossen in de parktuinen, het 'Hutsepotbosje' en aan de E40 zijn ook waardevolle natuurlijke elementen in het gebied (3).

2.2 RELIËF



RELIËF

Agiv, DHM

- gebouw
 - infrastructuur
 - grachtenstelsel
 - Scheidbeek
- terreinmodel
- 9 TAW
 - 6 TAW

In Rijvissche zijn duidelijke hoogteverschillen aanwezig. Het noordelijke deel ligt tot drie meter lager dan het zuidelijke deel. Dit blijkt eveneens uit de waterhuishouding: de laagst gelegen delen zijn zeer nat en staan het grootste deel van het jaar onder water.

2.3 BODEM



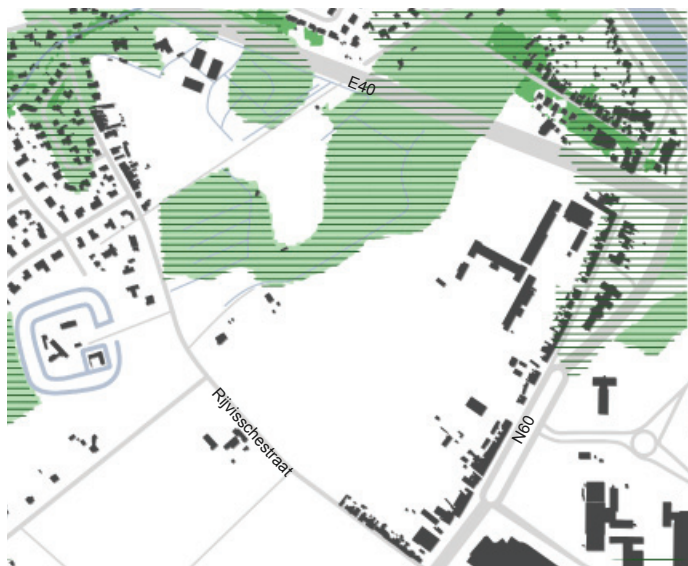
BODEM

Geopunt, bodemkaart

- gebouw
 - infrastructuur
 - grachtenstelsel
 - Scheidbeek
- bodemtypes
- antropogeen
 - matig droge bodem (zandleem-zand)
 - matig natte bodem (lemig zand-zandleem-zand)
 - natte bodem (leem-zandleem)
 - zeer natte bodem (klei)

Ten noorden van het projectgebied loopt de Scheidbeek. De voormalige beekvallei is nog duidelijk zichtbaar en afleesbaar in de aanwezige bodemtypes. De bodem wordt in noord - noordwestelijke richting steeds natter met de minst waterdoorlatende kleibodem het meest noordelijk ter hoogte van de snelweg. Deze staat in verbinding met een natte zandleembodem die een lus vormt tot de zone tussen de Rijvisschestraat en de oude spoorwegbedding.

2.4 WATER



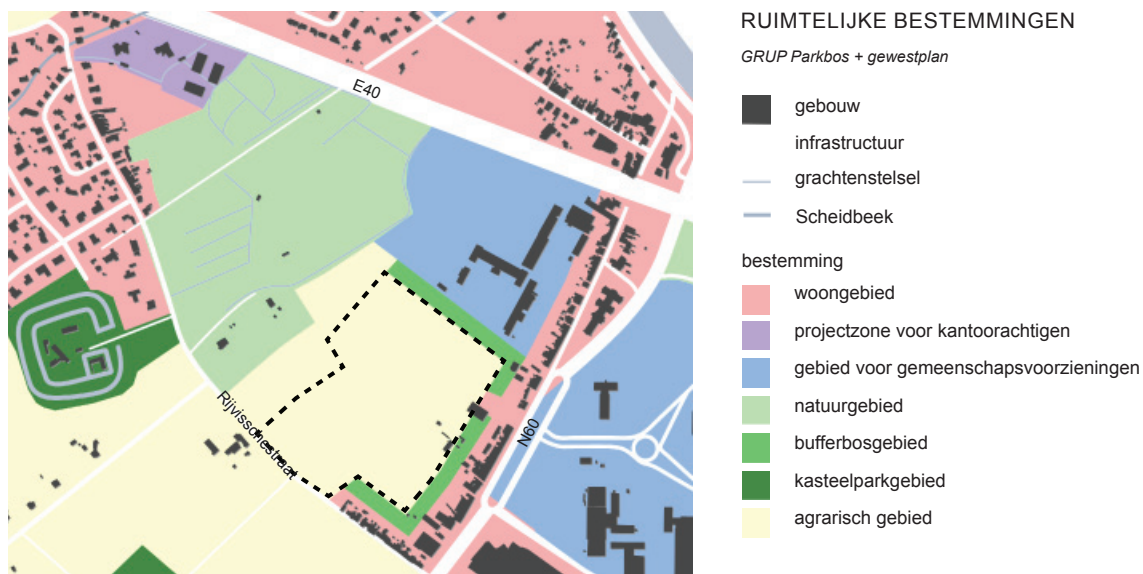
WATER

Agiv, watertoetskaarten, 2014

- gebouw
 - infrastructuur
 - grachtenstelsel
 - Scheidbeek
- wartertoets
- mogelijk overstromingsgevoelig
 - effectief overstromingsgevoelig
 - gevoelig aan grondwaterstromingen en niet infiltratiegevoelig
 - niet infiltratiegevoelig

De zeer natte kleibodems en natte zandleembodems uit voorgaande kaart zijn tevens de mogelijk en effectief overstromingsgevoelige gebieden. Deze gebieden zijn gevoelig aan grondwaterstromingen en zijn niet infiltratiegevoelig. Uit terreinwaarnemingen blijkt duidelijk dat het noordelijk deel het grootste deel van het jaar permanent onder water staat. Op de zandleembodem komt het niveau van het grondwater tot aan het maaiveld.

2.5 RUIMTELIJKE BESTEMMINGEN



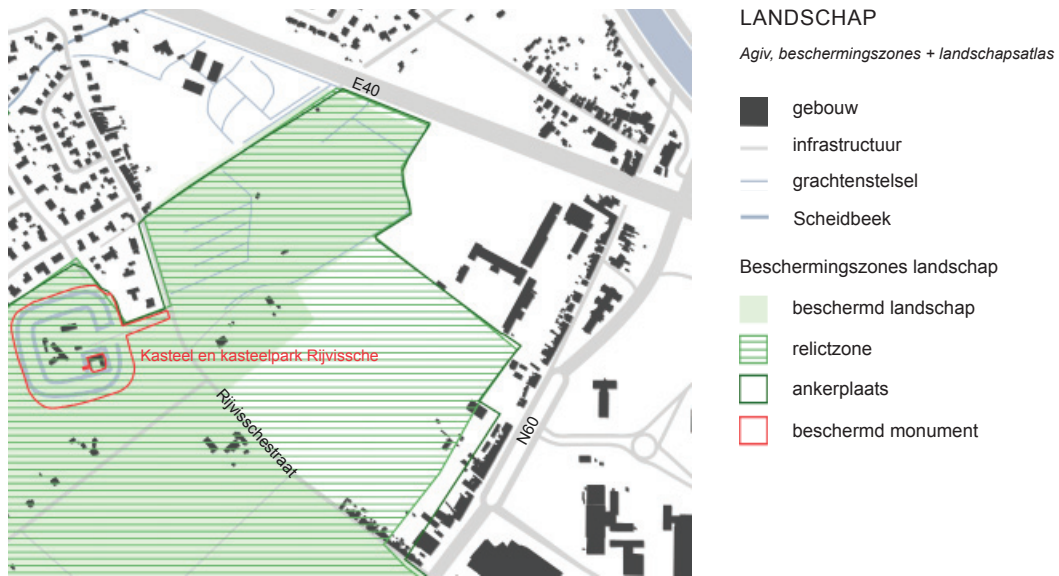
De ruimtelijke bestemmingen in Rijnvissche zijn grotendeels opgenomen in het GRUP Parkbos. Met de vernietiging van het wetenschapspark (zwarte stippellijn), is een deel van het gewestplan terug van toepassing. De voorkomende bestemmingen in het projectgebied zijn natuurgebied, kasteelparkgebied, bufferbosgebied en agrarisch gebied. De zone waar reeds bos werd aangeplant, zal in de toekomst een natuurbestemming krijgen. Ook de twee villa's in de Rijnvisschestraat, liggen in natuurgebied. Kasteel Rijnvissche zelf ligt in kasteelparkgebied. Daarnaast is in het projectgebied enkel nog de bestemming bufferbosgebied aanwezig achter het woongebied langs de N60 en langs de zuidelijke grens van Don Bosco.

2.6 LANDBOUWGEBRUIKSPERCELEN



Vandaag worden heel wat percelen in het projectgebied aangewend voor landbouwdoeleinden, de natte gronden in het natuurgebied dienen als grasland en worden gehooid, de drogere percelen zijn voornamelijk maïsakkers. De weilanden zijn gelegen in natuurgebied en vallen in principe onder nulbemesting, de akkers (ook deze in het voormalige wetenschapspark) zijn gelegen in agrarisch gebied.

2.7 LANDSCHAP



In Rijvissche bevindt zich een stuk van het beschermd landschap 'Kastelsite Zwijnaarde'. Zo goed als het volledige gebied ten zuiden van de oude spoorwegbedding is tevens gelegen in de relictzone en de ankerplaats 'Kastelsite Zwijnaarde'. Het kasteelpark en het kasteel Rijvissche is beschermd als monument.

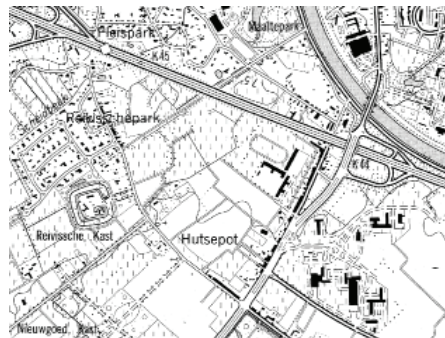
1771 - 1778



1846 - 1879



1990 - 1995



1995 - 2001



2015



3 HISTORISCHE LEZING

Bij een quickscan van de historische kaarten van Rijvissche zijn een aantal constante structuren te zien van 1771 tot nu. Zo is kasteel Rijvissche in zo goed als haar huidige verschijningsvorm één van die constanten, hoewel het kasteelpark vroeger iets ruimer en geometrischer leek te zijn. Ook de Rijvisschestraat, de N60, de Heistraat en de dreven richting Nieuwgoed zijn constanten tot op heden. Tussen 1846 en 1879 zijn enkele bijkomende doorsteken te zien die niet zo lang geleden verdwenen zijn. Zo is de trage weg langs de twee villa's in de Rijvisschestraat 50 wel nog aanwezig, maar heeft die momenteel een privaat karakter. Ook een doorsteek tussen kasteel Rijvissche en de Oude Spoorweg is ergens na 1846 verdwenen. Vanaf 1939 is ook de spoorweg richting De Pinte-Kortrijk te zien die nu nog steeds zichtbaar aanwezig is in het landschap, maar niet toegankelijk ter hoogte van het gebied Rijvissche.

De Scheidbeek kent ook sinds 1771 min of meer hetzelfde verloop. In de 19^e eeuw werd die nog Swynaerde beek genoemd.

De aanleg van de E40 en het uitgraven van de Ringvaart heeft het landschap in de eerste helft van de 20^e eeuw grondig gewijzigd. In 1960 zijn de bouwclusters zoals ze vandaag aanwezig zijn nagenoeg volgebouwd. Tussen dan en nu zijn hier en daar nog braakliggend percelen rond de infrastructuur ingevuld maar wordt geen nieuwe open ruimte aangesneden, met uitzondering van de bedrijvencluster 3Square langs de E40. Ook het Wetenschapspark Ardoyen is sinds 1990 steeds meer ingevuld geraakt.

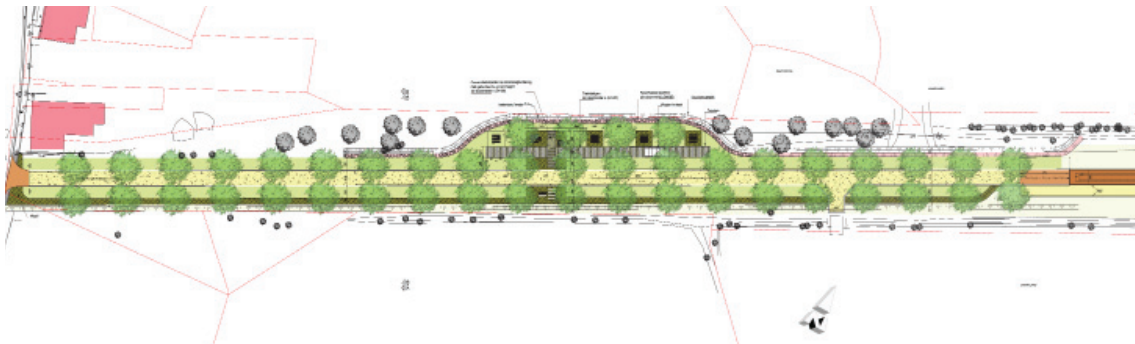
II PLANNEN VOOR DE TOEKOMST

Rijvissche ligt op een schakelpunt tussen clusters voor wonen, werken, recreatie en educatie. Daarenboven ligt Rijvissche tussen de belangrijke verkeersassen N60 en E40 en de toekomstige fietssnelweg op de oude spoorwegbedding Gent-De Pinte. De plannen in de onmiddellijke omgeving van Rijvissche worden hieronder kort omschreven. Een meer uitgebreide opsomming van de verschillende relevante plannen, is te vinden in de afzonderlijke inventarisatienota voor Rijvissche, opgemaakt door de Groendienst van de Sted Gent.

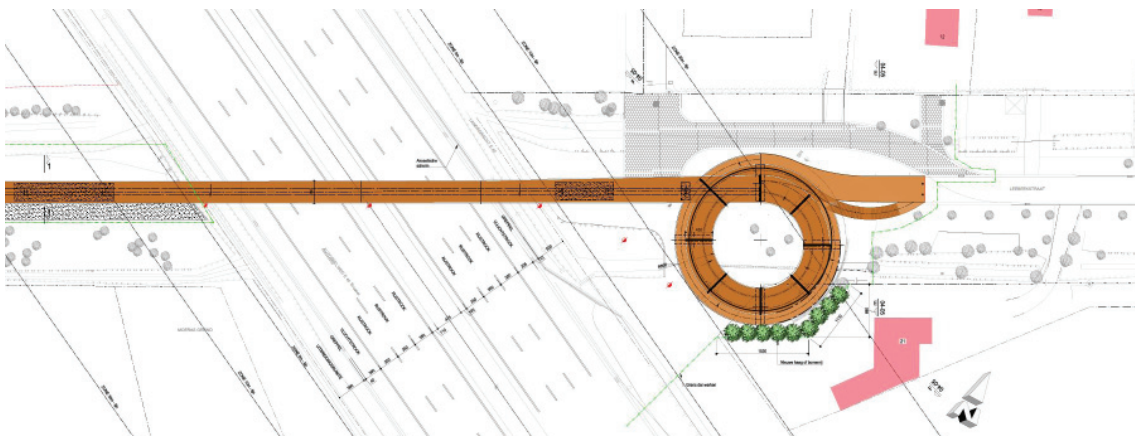
1 FIETSSNELWEG OUDE SPOORWEGBEDDING

Eén van de sleutelprojecten van het Parkbos is de realisatie van een langzame verkeersas voor fietsers en wandelaars naar en door de groenpool. Ze verbindt het centrum van Gent met het station van De Pinte en volgt daarbij het voormalige tracé van de spoorlijn Gent-Kortrijk dat in 1912 werd verlegd. De realisatie van deze fietsverbinding voorziet eveneens de bouw van twee fiets- en wandelbruggen over de Ringvaart/R4 en de E40. De verkeersas wordt gerealiseerd in fasen. Fase 1 is nagenoeg afgerond, fase 2 is volop in uitvoering, en fase 3 - de aanleg van de fiets- en wandelbruggen en het deel van de Oude spoorweg tot aan de Rijvisschestraat, wordt opgestart in 2017.

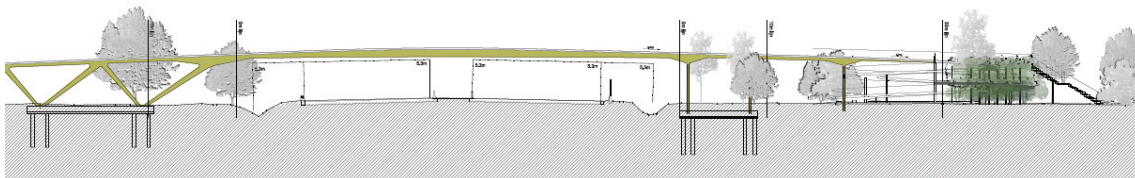
Figuur 1 Grondplan fietsbrug en oude spoorwegbedding



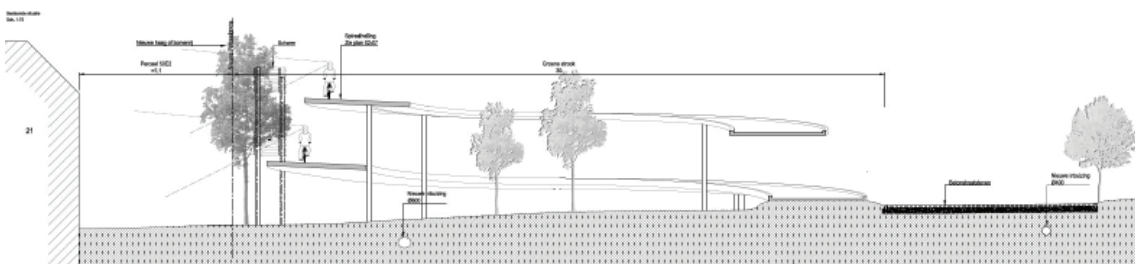
Figuur 2 Grondplan fietsshelling in de Leebeekstraat en brug over de E40



Figuur 3 Aanzicht fietsbrug over de E40



Figuur 4 Doorsnede fietsshelling in de Leebeekstraat

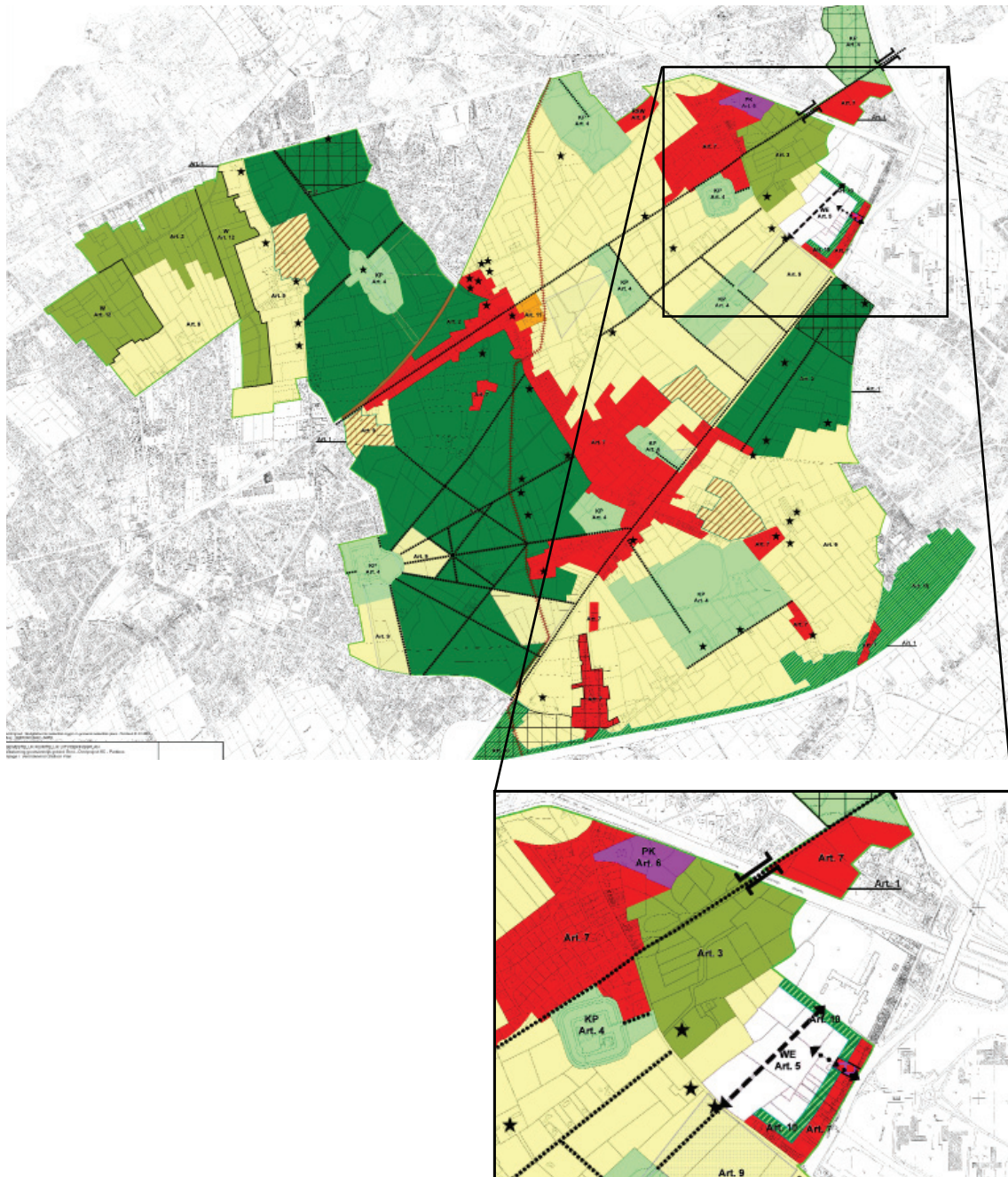


2 PARKBOS

Rijvissche is volledig gelegen binnen de contour van de groenpool Parkbos zoals afgebakend in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Afbakening grootstedelijk gebied Gent, deelplan 6C. Parkbos'. Op het gebied zijn de bestemmingen 'groenpool', 'natuurgebied', 'kasteelparkgebied', 'zone voor landbouw' en 'bufferbosgebied' van toepassing. Oorspronkelijk was op het gebied ook de bestemming 'gebied voor wetenschapspark' van toepassing. Deze bestemming werd vernietigd door de Raad van State. Hiermee werd de bestemming van het gewestplan: 'landschappelijk waardevol agrarisch gebied' opnieuw van toepassing.

Momenteel is een gemeentelijk Groen-RUP in opmaak. Hierin krijgen heel wat groenzones op het grondgebied van de Stad een passende groene bestemming. Eén van de onderdelen van dit RUP is de herbestemming van het voormalige wetenschapspark naar een zone voor natuur en/of bos.

Figuur 5 Grafisch plan GRUP Afbakening grootstedelijk gebied Gent, deelproject Parkbos



3 WETENSCHAPSPARK ARDOYEN

Voor het Wetenschapspark Ardoyen is een gemeentelijk RUP in opmaak. Dit RUP wenst enerzijds een optimale samenhang te realiseren tussen de universitaire onderwijsactiviteiten (campus) en de daaraan verbonden onderzoeksinstituten of private bedrijven, en anderzijds een kantorenzone ingebouwd in het groen te voorzien.

Momenteel is een voorontwerp van inrichtings- en groenbeheerplan beschikbaar voor het Wetenschapspark, opgemaakt door Fris in het landschap. Voor het RUP is momenteel een plan-MER in opmaak, waarbij onder andere de verschillende alternatieven voor ontsluiting worden bestudeerd.

Figuur 6 Inrichtings- en groenbeheerplan voor het Wetenschapspark Ardoyen . Fris in het landschap

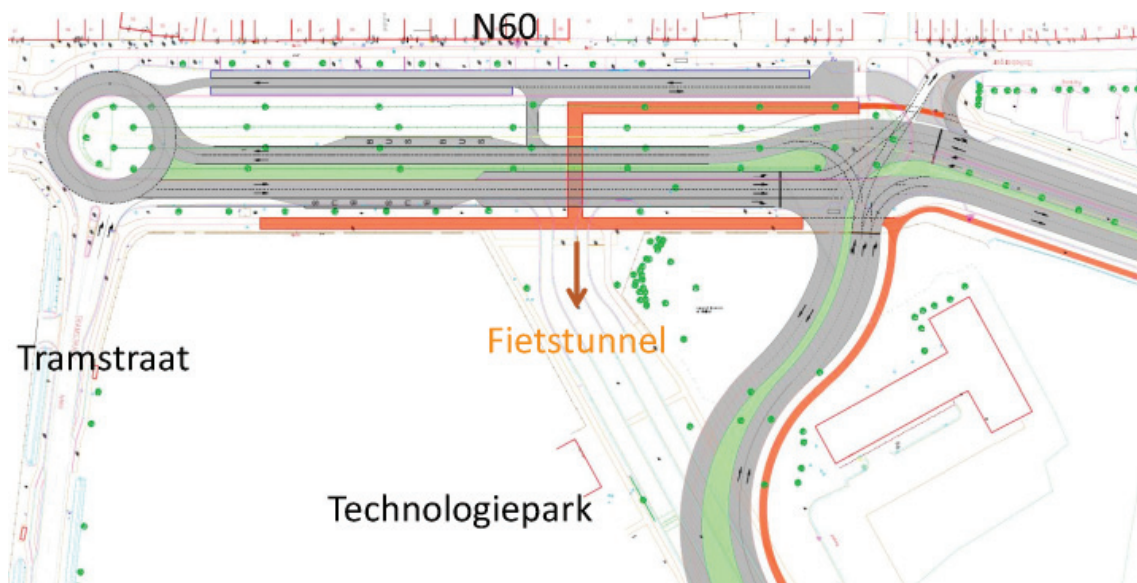


4 N60

Het Agentschap voor Wegen en Verkeer overweegt om in de toekomst de ovonde af te schaffen en te vervangen door een lichtengeregeld kruispunt enerzijds en een rond punt anderzijds. Door de uitbreiding van het Wetenschapspark Ardoyen en de geleidelijke toename van appartementen langs de N60, wordt er in de toekomst immers nog meer verkeer op deze verkeersas verwacht. Deze ingreep zou hiervoor een oplossing kunnen bieden.

Het doorgaand verkeer zou worden verplaatst naar de kant van het Wetenschapspark Ardoyen en voor de ontsluiting van de lintbebouwing aan de overzijde wordt een parallelweg voorzien waar geen doorgaand verkeer mogelijk is. Een groot deel van de groene kern van de huidige ovonde wordt hierbij ingenomen. Voor fietsers wordt eraan gedacht om een fietstunnel te voorzien onder de N60 die zal uitkomen ter hoogte van de fietstoegang naar Ardoyen. De helling naar deze fietstunnel is langs de parallelweg voorzien voor fietsers komende van Gent. De verschillende opties voor de N60 worden verder onderzocht in het plan-m.e.r. voor het Wetenschapspark Ardoyen.

Figuur 7 Ruwe schets herinrichting N60 . Agentschap Wegen & Verkeer



III CONCEPT

Het concept baseert zich op voorgaande selectie van de waardevolle landschapskenmerken waarbij bos en dreven, water en watergebonden natuur, grasland en landbouw in een kleinschalig bulkenlandschap de dominante elementen zijn. Het concept voor een globaal landschapsplan vertrekt dus van een visie op deze drie landschapstypes. De concepten verbeelden een type uitsnede van het projectgebied waarin de hoofdprincipes van de toekomstige ontwikkeling van de drie landschapstypes is geschetst.

water



landbouw



1 CONCEPT OP SCHAAL VAN HET PARKBOS

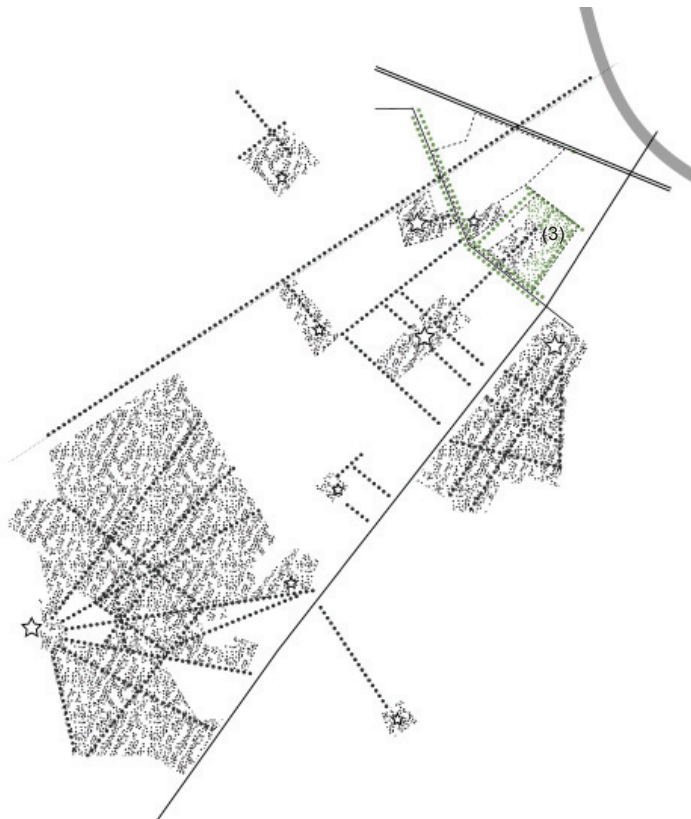
Rijvissche kan je niet los van het Parkbos zien. Het gebied vormt het meest noordelijke deel van het Parkbos en is dus de eerste indruk die bezoekers vanuit Gent en Zwijnaarde krijgen van deze belangrijke groenpool. De drie hoofdelementen van het Parkbos: bos en dreven, landbouw en water, zijn eveneens kenmerkend voor Rijvissche.

De noordelijke helft (1), met centraal de oude spoorwegbedding, is een zeer natte zone waarbij enkele plekken bijna permanent onder water staan. Gezien deze natte gronden niet geschikt zijn voor akkerbouw, zijn deze steeds beheerd als extensieve natte graslanden. Een aantal stukken evolueerden naar ruigtes. De natuur heeft hier vrij spel. Deze natuurwaarden worden als kenmerkend beschouwd voor het noordelijk deel en worden in de toekomst bewaard en versterkt.

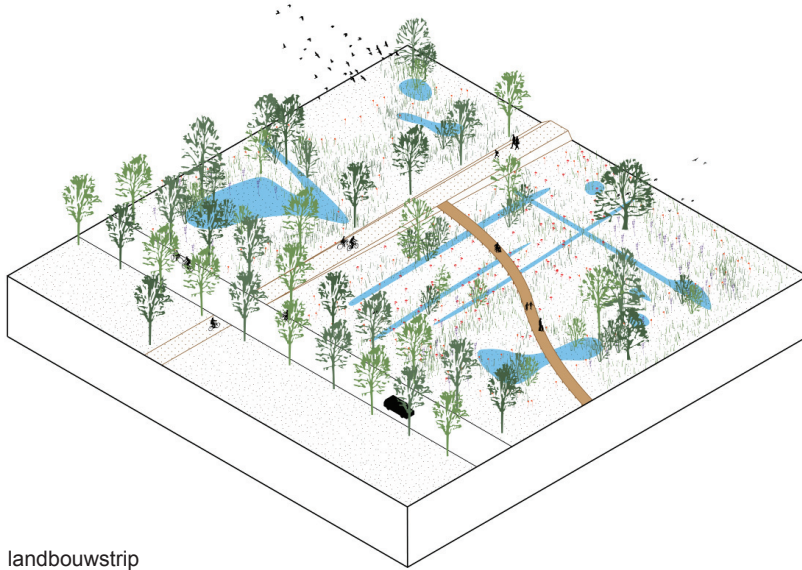
Het centrale deel (2) blijft gereserveerd voor landbouw. Conform het beschermingsbesluit wordt hierbij gedacht aan kleinschalige landbouw. Het landschap wordt versterkt door behoud en aanplant van houtkanten of bomenrijen.

Het zuidelijke deel (3) vormt de overgang naar het bos. Hier wordt het Hutsepotbosje uitgebreid naar het noorden en het oosten toe. De Rijvisschestraat zelf wordt in de open ruimte opnieuw ingericht als dreef.

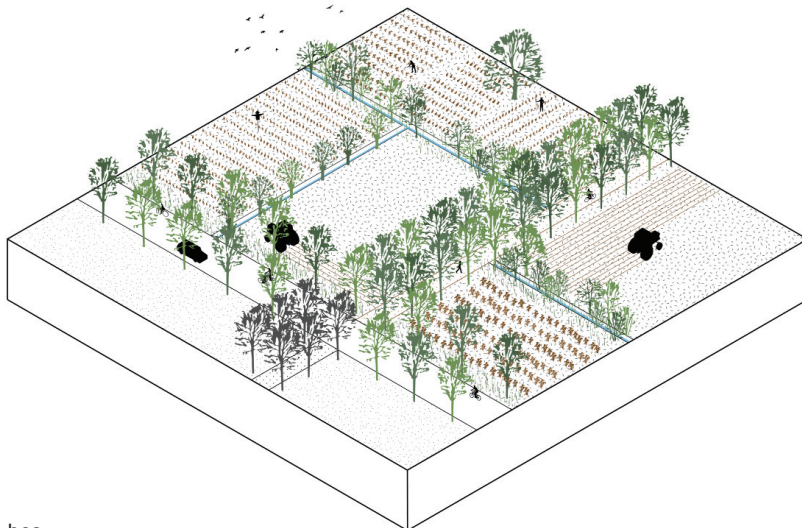
bos en dreven



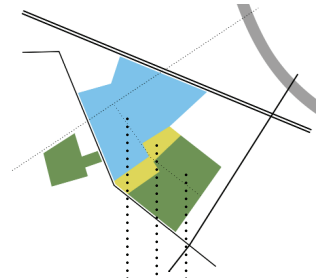
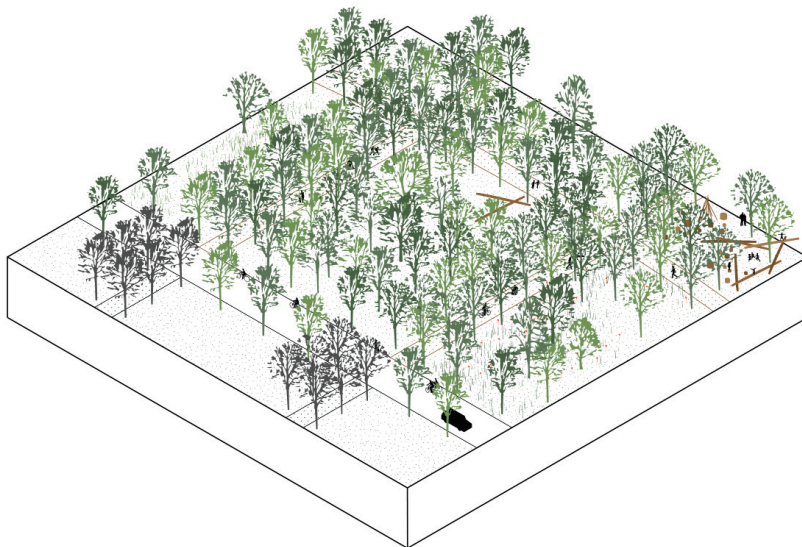
waardevol nat grasland



landbouwstrip



bos



2 CONCEPT OP SCHAAL VAN RIJVISSCHE

2.1 WAARDEVOL NAT GRASLAND EN RUIGTE

De combinatie van het meersenlandschap in het uiterste noorden en iets meer gesloten landschap in het noordwesten wordt in dit gebied maximaal behouden. De aanwezige natuurwaarden worden in stand gehouden en zoveel mogelijk versterkt. Om de graslanden niet (verder) te laten verruigen, zal een extensief maai-beheer toegepast moeten worden.

2.2 LANDBOUWSTRIP

De landbouwstrip vormt de overgang tussen de natte natuurzone en de drogere boszone. De strip behoudt de bestemming zoals oorspronkelijk voorzien in het GRUP Parkbos. Deze overgang wordt vloeiend gemaakt door het versterken en herstellen van het oorspronkelijke bulkenlandschap in deze deelzone. Langs de nog aanwezige afwateringsgrachten worden knotbomenrijen en/of houtkanten met onder andere wilg en els aangeplant. Hier en daar is ook ruimte voor solitaire. Afwateringsgrachten zijn sowieso reeds aanwezig gezien hier eveneens matig natte bodems voorkomen. Door langs deze grachten de bestaande randbeplanting te behouden en bijkomende beplanting te voorzien met knotbomen of houtkanten en hier en daar een solitair, wordt eveneens de overgang naar het bos vloeiender.

Er wordt gestreefd naar een kleinschalige percelering: ten zuiden van het fietspad is nog ruimte voor akkertjes (eventueel een wisselstelsel van grasland en andere teelten), ten noorden van het fietspad wordt ernaar gestreefd om opnieuw grasland te voorzien, aansluitend op het nat natuurgebied.

2.3 BOS

Voor de meest zuidelijke zone van het projectgebied is het de ambitie om dit gebied grotendeels te bebossen om de sfeer van het Parkbos door te trekken. Aan de randen van het bos wordt een natuurlijk waardevolle mantel-zoom vegetatie nagestreefd die in de kernen opgaat in bos.

Daarnaast worden open plekken behouden of gecreëerd die licht brengen in het bos en derhalve de biodiversiteit ten goede komen. Dit maakt het gebied ook voor de recreant interessanter. Her en der worden spelaanleidingen voorzien met op een strategische locatie een ruimere speelzone.

2.4 FIETSPAD

De nieuwe fiets- en wandel-doorsteek zal het nat natuurgebied doorkruisen. Om een constant gebruikskomfort te garanderen, zullen er maatregelen getroffen moeten worden om plasmvorming te voorkomen.

Bij de inpassing van het fietspad doorheen de landbouwstrip, wordt de perceelsindeling gerespecteerd en worden geen landbouwpercelen opgedeeld. In de boszone wordt voldoende afstand tot het opgaand groen bewaard om een open gevoel te bewaren.

IV INRICHTINGSPLAN

Op basis van de concepten, kunnen de grote lijnen van de inrichtingsschets worden uitgezet. De indeling in de landschapstypes nat grasland, landbouw en bos is gevisualiseerd op perceelsniveau. Het optimale tracé binnen de randvoorwaarden voor een nieuwe fietsverbinding met rustpunten is ingetekend. Ook de daarop aantakende grazige wandelpaden werden op plan uitgezet. Onder dit hoofdstuk worden de globale ontwerpkeuzes toegelicht. In een volgend hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de elementen die bijkomend ontwerpend onderzoek behoeven.



1 INRICHTINGSPLAN



Het fietspad op de oude spoorwegbedding is ingetekend volgens de bouwaanvraagplannen.

De natste zone wordt maximaal gevrijwaard en minimaal verstoord. De instandhouding van de natuurwaarden is hier het uitgangspunt.

Centraal wordt een landbouwstrip gevrijwaard voor een kleinschalige landbouwvulling.

De volledige oostelijke deelzone wordt maximaal bebost. De akkers langs Don Bosco college en tussen het bestaande bos en de private woningen langs N60 en Rijvisschestraat worden hiervoor benut.

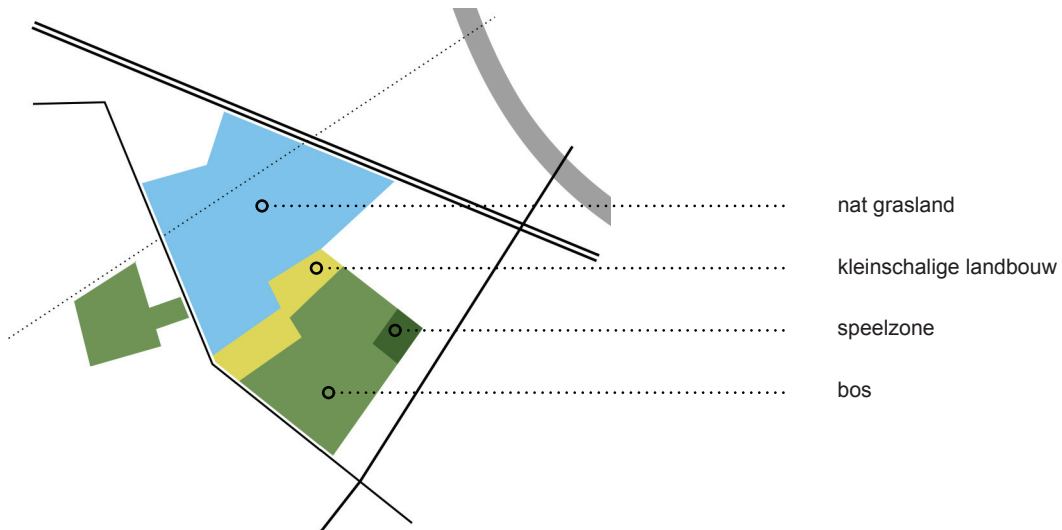
In het bestaande bos worden enkele plekken open gemaakt om de variatie en biodiversiteit te versterken. De dreef wordt doorgetrokken tot aan het fietspad waar eveneens een open plek wordt behouden om de geslotenheid langs het fietstraject te beperken.

Kasteel Rijvissche blijft in privé-eigendom. Rondom het domein wordt een wandelverbinding ingepast met doorzichten naar de kasteeltorens.

Aan de rand van het bos wordt een speelzone voorzien, ingekapseld in het groen. Het bomendek is hier minder dens om de zichtbaarheid vanuit de omliggende paden te garanderen.

2 LANDSCHAPSBEELDEN

Ondanks de relatief kleine oppervlakte van Rijvissche zullen er, dankzij de gevarieerde natuurfysische kenmerken, verschillende landschapstypes te bewonderen zijn. Het gewenste eindbeeld van deze landschapstypes wordt hieronder geïllustreerd.



2.1 KLEINSCHALIGE LANDBOUW



De landbouwstrip wordt conform het GRUP voorbehouden voor landbouw. Gelet op de ligging in beschermd landschap wordt de voormalig perceelsstructuur hersteld. Akkerbouw en tuinbouw blijven mogelijk, eventueel afgewisseld met fauna-akkers en graslanden.

2.2 NAT GRASLAND EN RUIGTE



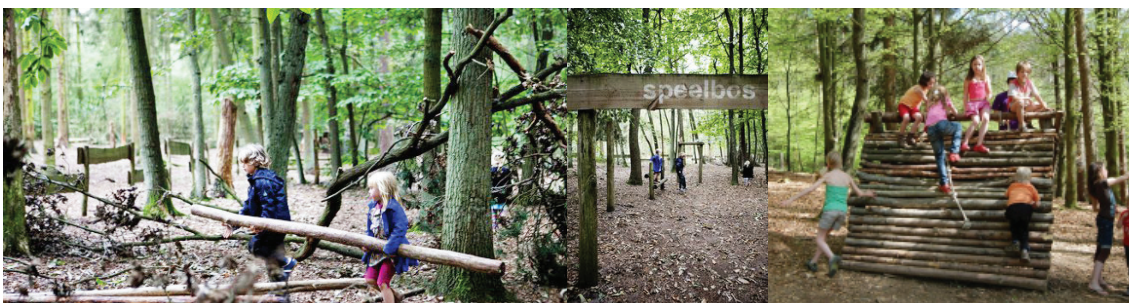
In het nat grasland krijgt de natuur de vrije loop en zijn de natuurwaarden het belangrijkste element. De soortenrijkdom, zowel voor fauna als flora, wordt zo veel mogelijk gemaximaliseerd.

2.3 BOS



Voor het bestaande en toekomstige bos wordt een gemengd loofbos nagestreefd (+/- 11,8 ha) met een gevarieerde kruid- en struiklaag. Ook wordt, net als bij het nat grasland, een maximale soorten- en habitatrijkdom nagestreefd door onder meer open plekken en mantel-zoom bosranden te creëren.

2.4 SPEELZONE

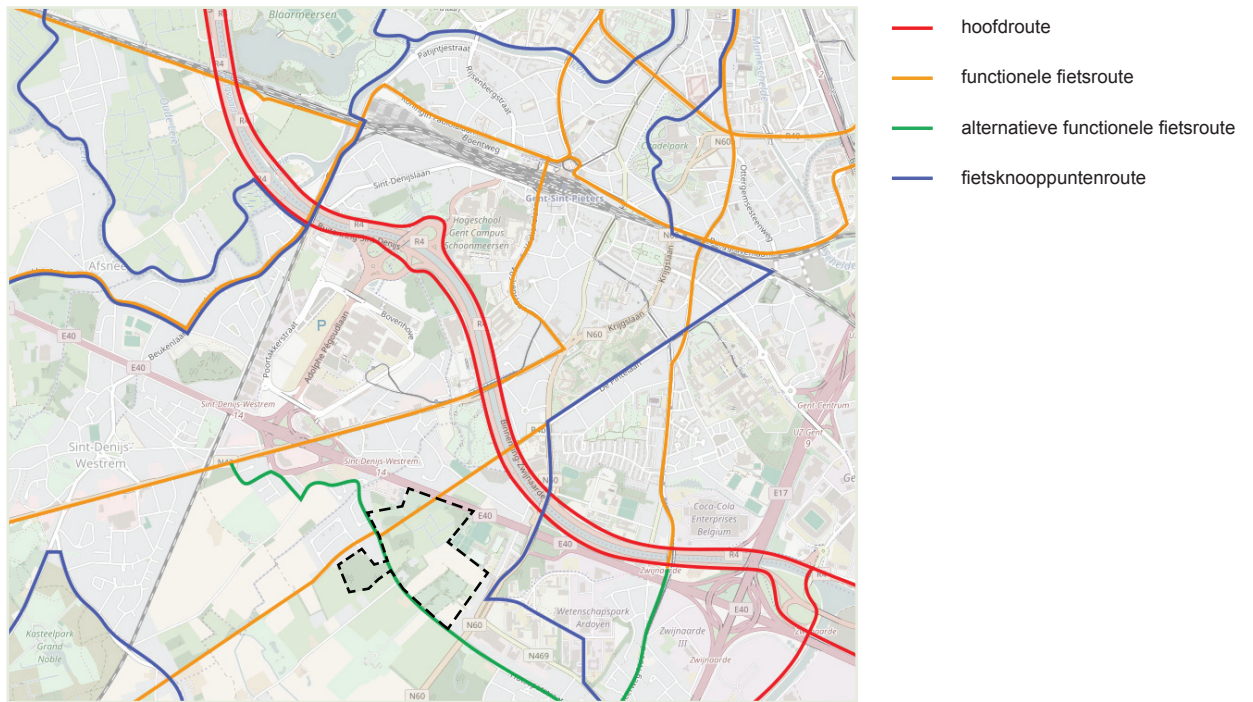


De speelzone in het bosrijke deel wordt zo natuurlijk mogelijk ingericht met in het merendeel elementen die eerder aanleiding geven tot sport en spel dan effectieve vaste speeltoestellen.

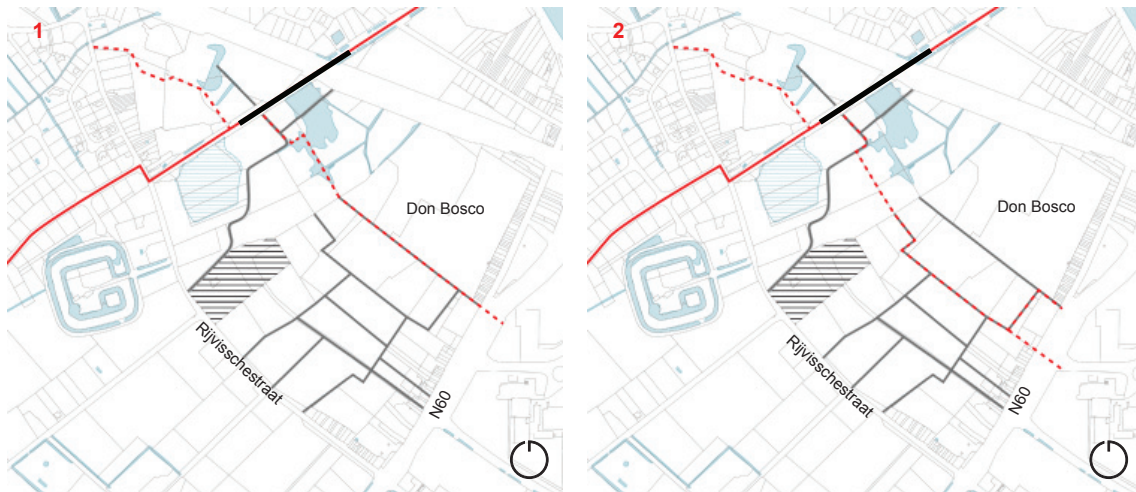
V ONTWERPEND ONDERZOEK

Het landschapsplan van Rijkvissche kreeg verder vorm aan de hand van enkele ontwerpende deelonderzoeken die hierna worden toegelicht.

Figuur 8 Ruimer fietsroutenetwerk



Figuur 9 Tracé-onderzoek 1-2



1 TRACÉ-ONDERZOEK FIETSPAD

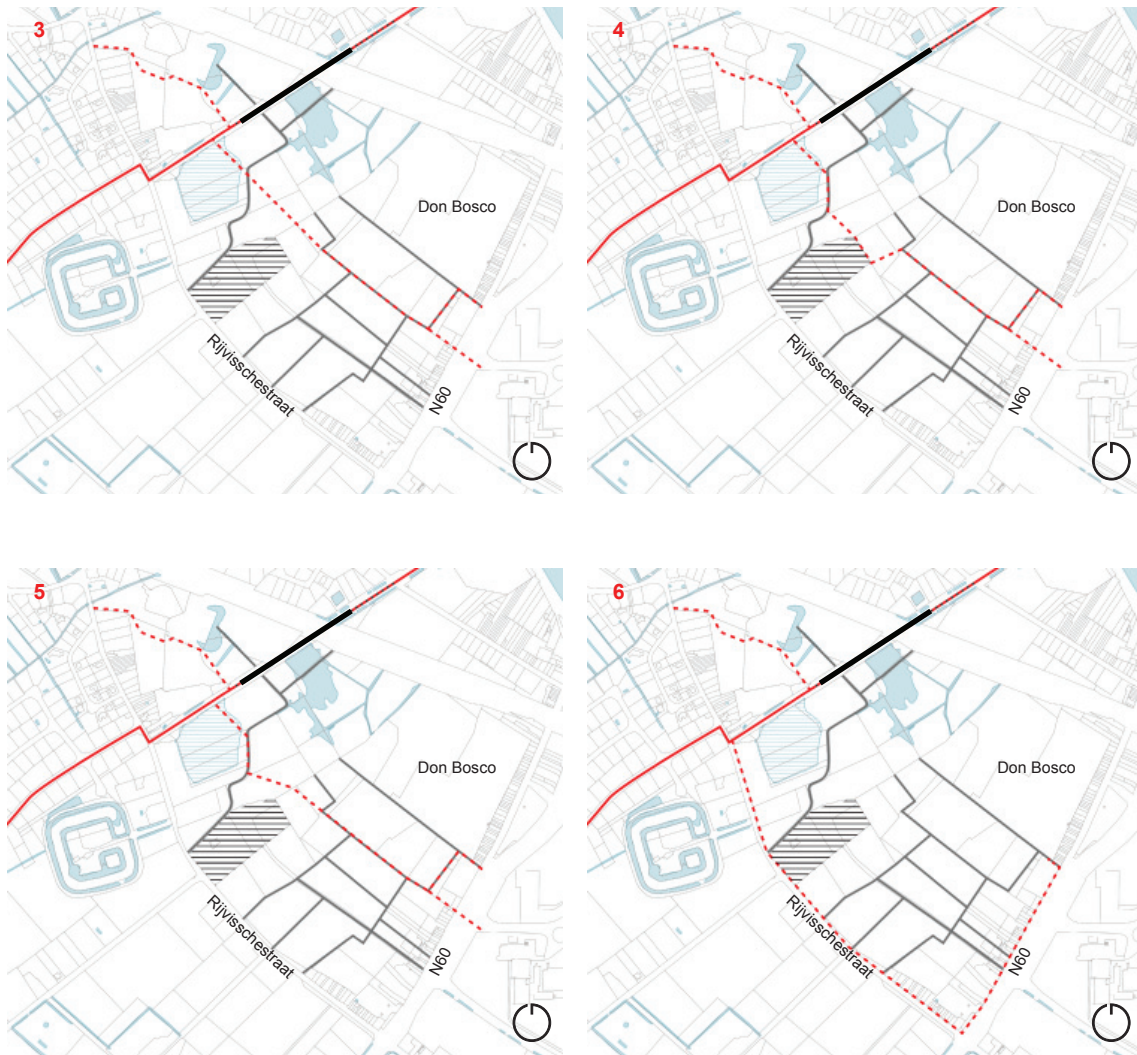
Vandaag is de Rijvisschestraat een druk gebruikte fietsas voor fietsers komende vanuit Sint-Denijs-Westrem richting het Don Bosco college en het Wetenschapspark Ardoyen. Het smalle wegprofiel en het snelheidsregime van 70 km/u zijn moeilijk te verzoenen met dit fietsverkeer. Bovendien zal het aantal fietsers nog toenemen na het openen van de fietssnelweg op de oude spoorwegbedding richting De Pinte. Er wordt verwacht dat deze fietsverbinding in de toekomst frequenter zal worden gebruikt dan de N60. Het is daarom de wens van de Stad Gent om een alternatief en veilig fietstracé te voorzien doorheen het gebied Rijvissche.

1.1 VARIANTEN

De belangrijkste functionele en recreatieve ingreep in Rijvissche is de geplande aanleg van het fietspad als veilige verbinding van de Oude Spoorwegbedding tot Don Bosco en het Wetenschapspark Ardoyen. Gezien het bestaande landbouwgebruik, de aanwezige waardevolle graslanden en de natte bodems, was het uitstippelen van een geschikt fietstracé niet evident. Het tracé diende zo weinig mogelijk impact te hebben op het landschap, de waardevolle natuur te vrijwaren, het landgebruik niet te hypothekeren én moet een vlotte verbinding vormen voor de fietsende jeugd.

Voor het tracé-onderzoek werd vertrokken van de landschappelijke basis en de kartering van historische trage verbindingen (grijze lijnen). Om de landschappelijke impact van het fietspad te minimaliseren, werd geopteerd om maximaal deze historische verbindingen en de huidige perceelsgrenzen te benutten. Zonder daarvan af te wijken, waren twee opties mogelijk: noordelijk langs Don Bosco (1) en centraal (2). De twee bleken snel onmogelijk om twee redenen. Enerzijds lopen ze allebei door de natste zone waardoor de waardevolle vegetatie te veel verstoord zou worden. Anderzijds zorgt de locatie van het landhoofd van de fietsbrug ervoor dat het noordelijke deel van het gebied geen optie is voor de fietsverbinding, omdat anders een terugkeerbeweging moet worden gemaakt door fietsers die van en naar de brug komen. Dit alles zou de constructie van het fietspad onnodig complex maken.

Figuur 10 Tracé-onderzoek 3-6



Ook een doorsteek door het zuidelijke deel is geen optie door de aanwezigheid van de twee private villa's met waardevolle parktuinen. Dit betekent dat er bij de inpassing van een fietspad in Rijvissche ergens een bestaand perceel doorsneden zal moeten worden.

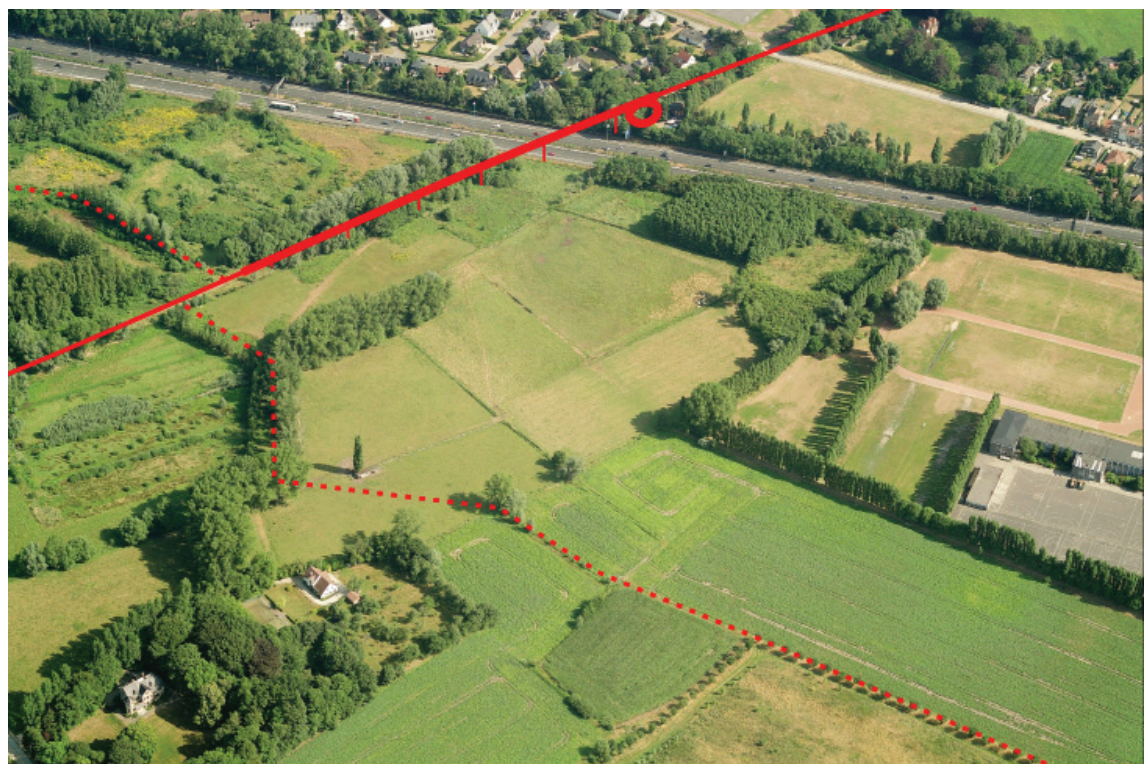
Het fietspad moet dus in de centrale zone worden gerealiseerd. Daarbij zijn drie varianten mogelijk:

- een zo recht mogelijke variant (3)
- een centrale variant (4) die echter wordt uitgesloten gezien het tracé vlak langs de villatuin van een private woning is voorzien. De privacy van deze bewoners wordt bij voorkeur niet overmatig geschonden.
- een alternatieve centrale variant die meer afstand houdt tot de private woning (5) (zie ook volgende pagina)

Variant 5 geniet de voorkeur, gezien het functionele maximaal wordt verzoend met het recreatieve. Er hoeft daarbij slechts één landbouwperceel te worden doorsneden. Voor de rest van het tracé worden de perceelsranden gevolgd. Ter hoogte van het nattere deel maakt het tracé enkele lichte bochten. Dit komt de beleving van het landschap net ten goede doordat zo de blik van de recreant automatisch op de verschillende landschappelijke zones wordt gericht. Het licht buigende tracé remt de snelheid van de functionele fietsers waardoor het medegebruik van recreatieve fietsers en wandelaars minder zal conflicteren. Bovendien zal deze verbinding deel uitmaken van de bovenlokale fietsroute tussen Sint-Denijs-Westrem – Zwijnaarde - Merelbeke (cfr. inventarisatienota).

Een zesde variant maakt geen nieuwe fietsverbinding doorheen het gebied en behoudt de Rijvisschestraat als enige verbinding tussen de oude spoorwegbedding en de N60. Het fietstracé van variant 5 wordt in dit geval een wandelverbinding.

Figuur 11 Centrale fietsverbinding



1.2 EVALUATIE EINDVARIANTEN

Voor de verdere afweging worden slechts twee varianten meegenomen: variant 5 doorheen het gebied en variant 6 langs de Rijvisschestraat.

Gezien het verwachte frequente gebruik voor woon-, werk- en schoolverkeer, dient het fietspad degelijk aangelegd te worden zodat er geen plasvorming ontstaat en kan er vraag zijn naar verlichting, op zijn minst tijdens piekmomenten. Gelet op de ligging van het fietspad in beschermd landschap én natuurgebied wordt er in vraag gesteld of het fietspad niet in de Rijvisschestraat moet worden voorzien.

De voor- en nadelen van deze twee eindvarianten op vlak van beleving, woon-werkverkeer, natuurwaarden, landschap, waterhuishouding, grondinname enz. worden hieronder geëvalueerd.

Variant 5 . Centrale fietsverbinding

+

- Maximale verzoening recreatie met functioneel gebruik: één ingreep maakt het gebied maximaal beleefbaar
- Veilig fietspad voor de grote aantallen kinderen / tieners die dagelijks naar school fietsen en de werknemers / studenten van het Wetenschapspark Ardoyen
- Minder conflictsituaties op de Rijvisschestraat en minder verkeersdruk voor bewoners
- Historische connecties worden opnieuw toegankelijk gemaakt
- Het fietspad voorziet een directe verbinding met de (verwachte) toekomstige fietstunnel onder de N60 en met het fietspad van de verkaveling Reyvissche
- De landschappelijke optimalisaties worden zichtbaar gemaakt voor het grote publiek

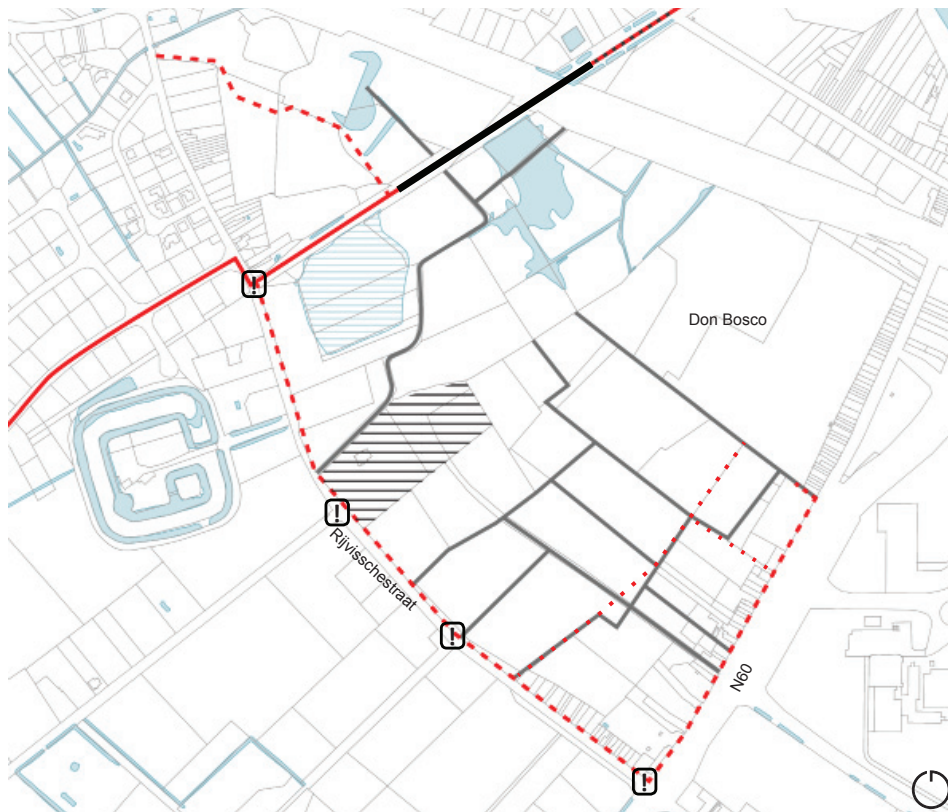
-

- Maatregelen nodig (ophoging, vlonder) voor het jaar-rond gebruik in het natste deel
- Bij frequent gebruik zal er vraag zijn naar verlichting van het tracé
- Halfverharding in plaats van beton zorgt voor minder fietscomfort
- Impact op watersysteem, landschap, fauna en flora

Figuur 12 Quickscan Rijvisschestraat



Figuur 13 Fietsverbinding via Rijvisschestraat



Variant 6 . Fietsverbinding via Rijvisschestraat

Quickscan vrijliggend dubbelrichting fietspad langs Rijvisschestraat

De optie om het fietspad langs de Rijvisschestraat te voorzien, moet op functioneel vlak een volwaardig alternatief vormen ten opzichte van het fietspad doorheen Rijvissche. Dit betekent een dubbelrichtingfietspad van drie meter breed aan één zijde van de weg (om oversteekplaatsen te vermijden). De zuidkant van de weg is, onder meer gelet op de bestaande historisch waardevolle dreven van de Heistraat en het Nieuwgoed en de historisch waardevolle hoeve met meidoornhaag langs de Rijvisschestraat, het minst geschikt voor deze bijkomende grondinname.

Aan de noordelijke zijde is de ruimte echter ook beperkt. Zo beperken de bestaande verlichtingspalen de beschikbare ruimte waardoor deze naar achter zouden moeten worden geschoven om een aanvaardbare fietspadbreedte te bekomen. In het noordelijk deel bevindt zich eveneens een gracht langs de weg die verlegd zou moeten worden. Een deel van de private villatuin zou moeten worden onteigend en een strook van het Hutsepotbosje zou moeten worden gekapt.

Deze quickscan toont aan dat de realisatie van een vrijliggend, dubbelrichtingsfietspad langs de Rijvisschestraat onwaarschijnlijk is. Bijgevolg gaat onderstaande evaluatie van variant 6 uit van een fietspad op de huidige wegbreedte (eventueel huidige wegbreedte + 1m) van Rijvisschestraat.

Evaluatie

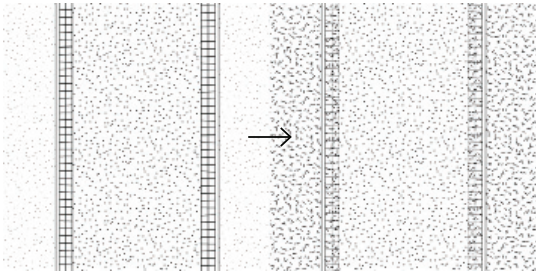
+

- Fietspad in vlot begaanbaar verhardingsmateriaal
- Goed verlicht, bestaande verlichting
- Geen doorsnijding van natuurgebied
- Een minder grote impact op de waterhuishouding
- Een minder grote impact op het landschap

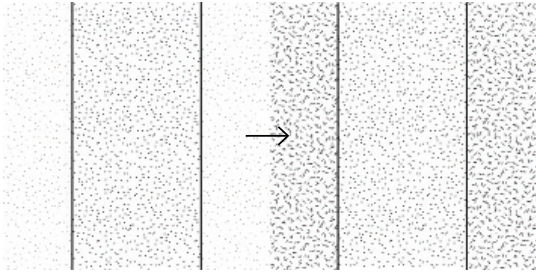
-

- Geen recreatieve meerwaarde
- Verschillende conflictsituaties met personenwagens (kruispunten, opritten (zie (!) op plan))
- Fietsers rijden op voetpad
- Geen ruimte voor gescheiden fietspad langs de weg, fietsers altijd gemengd met doorgaand verkeer
- Geen rechtstreekse aansluiting op Don Bosco en Wetenschapspark Ardoyen
- Verlies aan belang van de fietstunnel onder de N60
- Een herinrichting van kruispunt Rijvisschestraat - N60 dringt zich op
- Anonimiteit van het gebied Rijvissche: onbekend maakt onbemind
- Dreef Rijvisschestraat vermoedelijk niet te realiseren wegens te weinig ruimte
- Extra omrijtijd voor fietsers komende van Gent
- Fietspad door verkaveling Reyvissche verliest aan functioneel nut
- Minder slaagkansen voor een initiatief in de loods

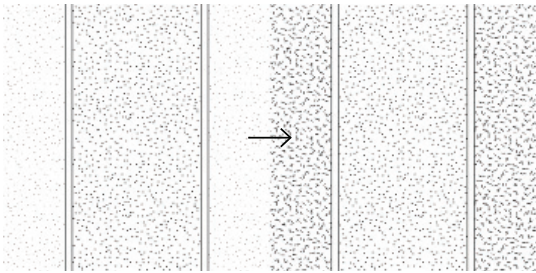
Figuur 14 Opties afboording fietspad



kassei afboording



metaalplaat afboording



boordsteen beton

Figuur 15 Referentie halfverhard fietspad



Figuur 16 Referentie verhard fietspad



2 LANDSCHAPPELIJKE INPASSING FIETSPAD

In wat volgt wordt verder gezocht naar oplossingen om de keuze voor een fietspad doorheen het gebied te kunnen verzoenen met de natuur- en landschapswaarden.

2.1 MATERIAALGEBRUIK

Het onderzoek naar de verdere detaillering van het fietspad gaat in de eerste plaats over materialisering. Gelet op de ligging in beschermd landschap dient het fietspad in een landschappelijk aanvaardbaar materiaal te worden aangelegd. De huisstijl van het Parkbos voorziet paden in halfverharding van porfier. Gezien het fietspad in Rijnvisse een functionele fietsas zal zijn, wordt een zekere mate van fietscomfort voorop gesteld die doorgaans niet wordt bereikt met een halfverharding. Een functionele fietsas in halfverharding wordt voldoende gefundeerd en met gebonden steenslag afgewerkt. De ervaring leert dat het frequent gebruik tevens zorgt voor een verdere verdichting van deze verharding waardoor plasvorming kan ontstaan en waardoor het water niet meer infiltreert en afspoelt langs de zijkanten. Aangezien dit hetzelfde eindresultaat is als een fietspad in gesloten verhardingsmateriaal, zullen ook alternatieve soorten verharding verder worden onderzocht om het rijcomfort te garanderen en tegelijkertijd een maximale inpassing in het landschap te behouden. Dit kan leiden tot een materiaal in een aangepast kleur met het uitzicht van een halfverharding, zoals momenteel in onderzoek op andere locaties (vb. Papiermolenstraat Gent).

Bij de afweging van het type verhardingsmateriaal dient rekening te worden gehouden met volgende voordelen van zowel een gewone verharding als een halfverharding:

Voordelen van gewone verharding:

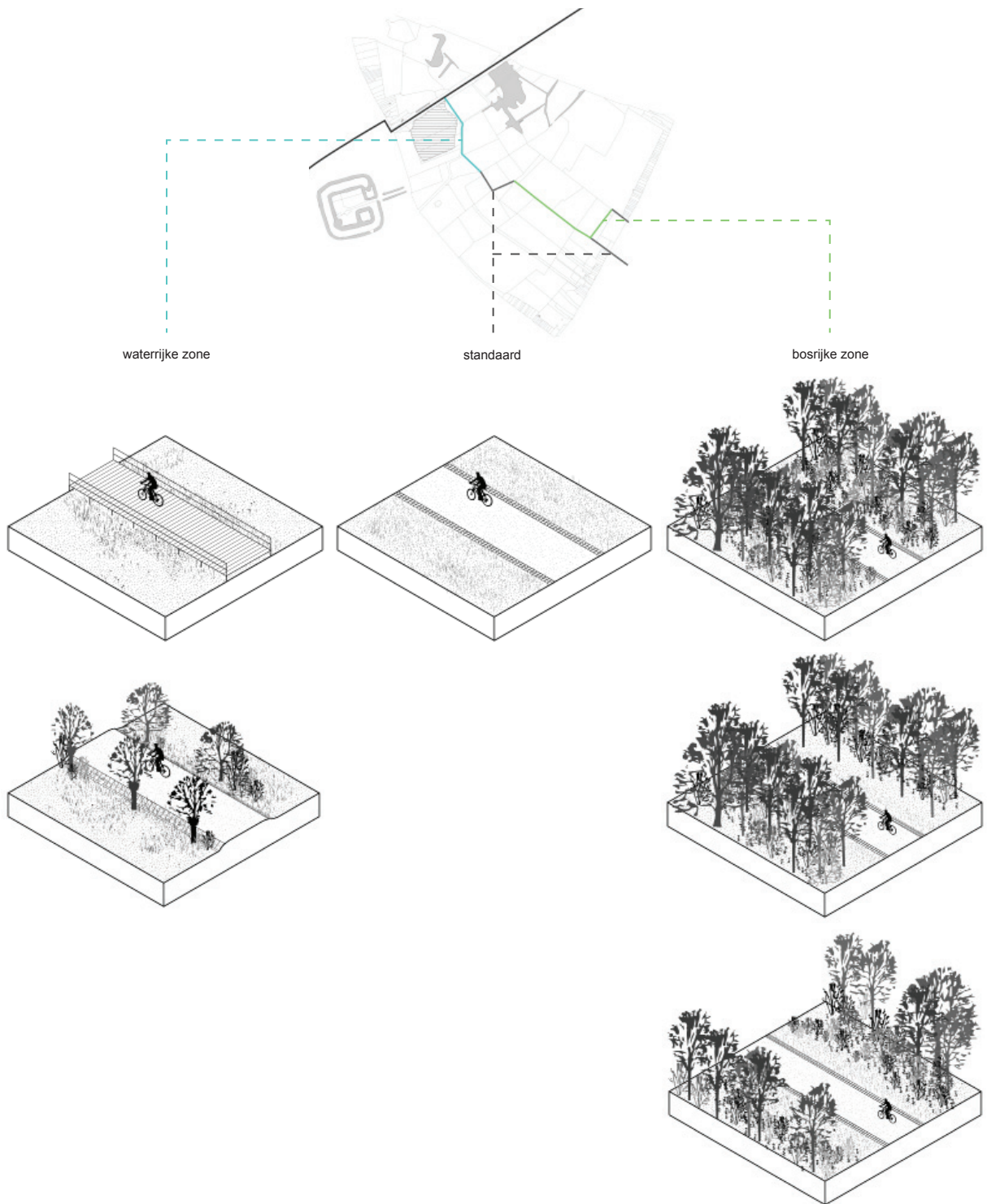
- Veel beter rijcomfort
- Fietsers hebben geen last van stof of opspattend vuil
- Kan geborsteld worden (ijsvrij houden zonder strooien)
- Meer mogelijkheden om markeringen aan te brengen, zodat verlichting minder noodzakelijk is
- Minder onderhoud nadien
- Goedkoper in aanleg onder meer doordat er geen dure kantopsluiting nodig is

Voordelen van halfverharding:

- Veel meer waterdoorlatend (indien niet-gelijmde onderfundering)
- Een meer natuurlijke uitstraling
- Soms minder plasvorming (indien goed waterdoorlatende ondergrond en niet-gelijmde onderfundering)

De afboording van het fietspad is vrij te kiezen. Figuur 12 stelt schematisch drie opties voor: een dubbele rij kasseien, een metaalplaat of een klassieke betonnen boordsteen. De schema's verbeelden eveneens de verschijningsvorm na verloop van tijd om te duiden dat bij een dubbele rij kasseien, de rand van het fietspad geleidelijkaan vervaagt waardoor de lijn minder hard zichtbaar wordt in het landschap. De twee andere opties blijven doorgaans langer als harde lijn zichtbaar. De kassei-optie is echter ook de duurste en wordt bij de aanleg eveneens afgeboord met een prefab lijnvormig element waardoor de meerwaarde ten opzichte van een klassieke lijnvormige afboording in vraag wordt gesteld.

Figuur 17 Opties aanleg fietspad in de deelgebieden

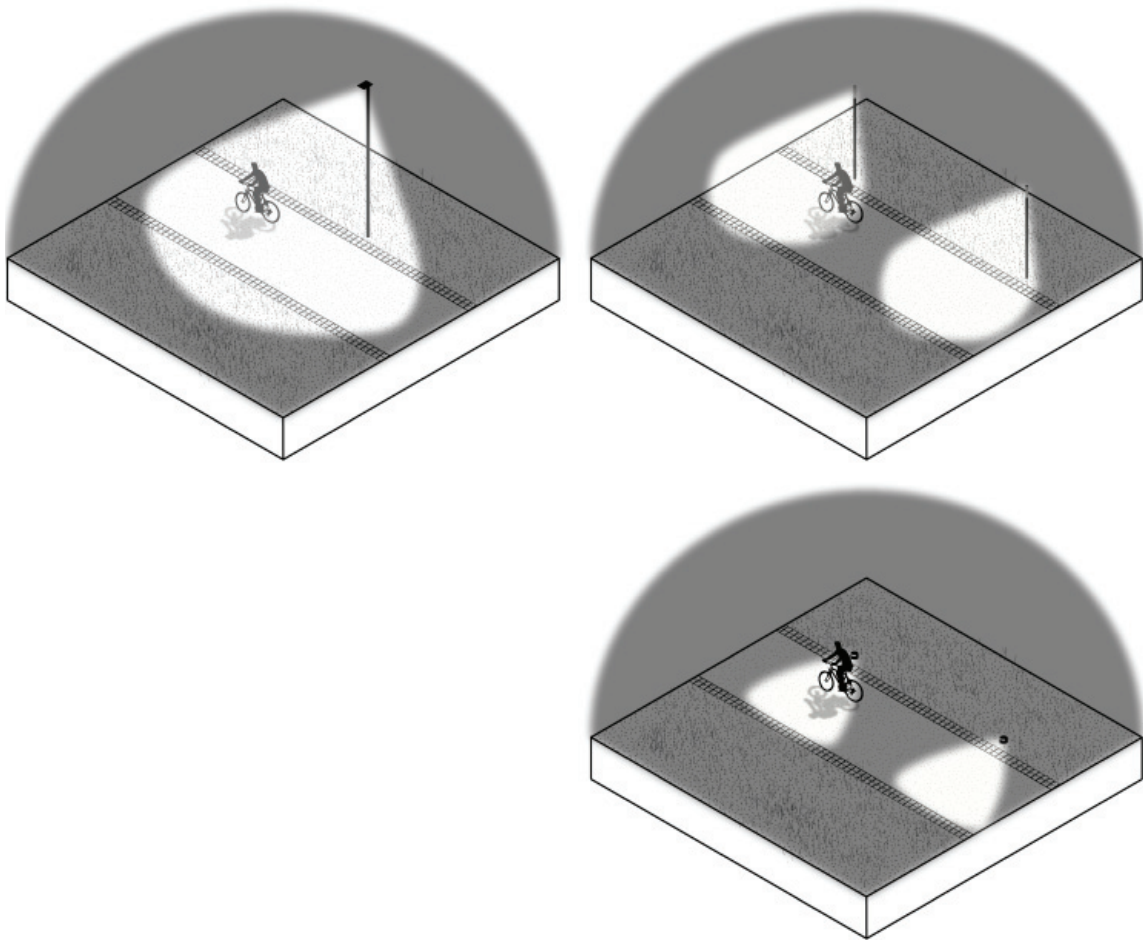


2.2 VERSCHIJNINGSVORM IN DE DEELZONES

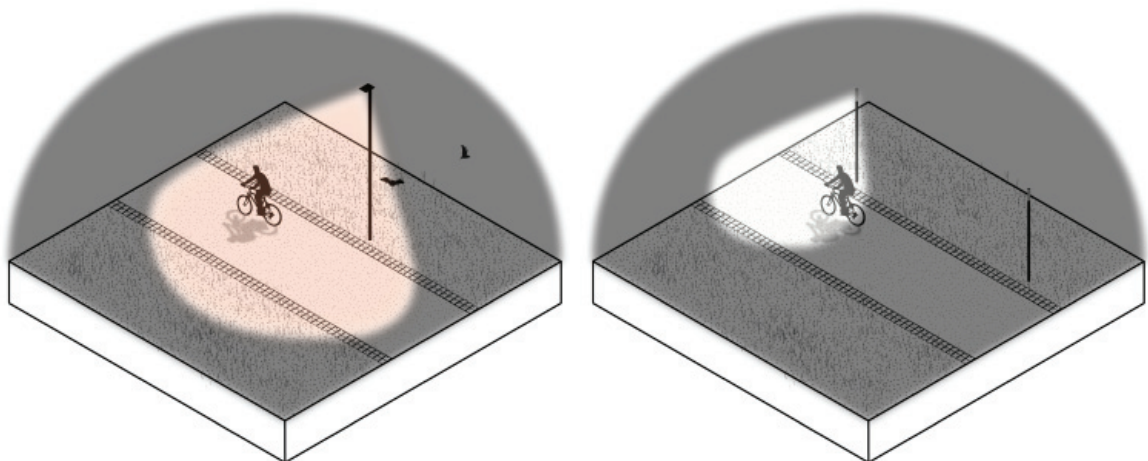
Het fietspad dient het volledige jaar door vlot befietsbaar en bewandelbaar te zijn. Hierdoor zal het in de natste zone onvermijdelijk hoger moeten worden aangelegd. Dit kan op twee manieren, ofwel een verhoogde vlonder waar het water onderdoor kan, ofwel door het maaiveld op te hogen waarbij het watersysteem wordt verbonden via ondergrondse buizen, zoals gebeurde bij de aanleg van Grand Noble te Sint-Denijs-Westrem en De Pinte. Vanuit natuurlijk oogpunt is de eerste optie de beste omdat het watersysteem en de aanwezige natuur zo min mogelijk worden verstoord. Landschappelijk gezien zal deze optie echter de grootste impact hebben gezien er sowieso een afsluiting moet worden voorzien. Ook bestaan er weinig goede voorbeelden van een effectief slijpvrije vlonder. Gelet op het feit dat dergelijke constructies een zeer hoge kostprijs hebben en ook zeer beheersintensief zijn, gaat de voorkeur van de Stad naar de ophoging van het maaiveld.

In het bos is er aandacht nodig voor het beheer van de bermen van het fietspad. Om een gevoel van openheid te creëren wordt er langs het pad gestreefd naar een verticale gelaagdheid: een zone van drie tot zes meter breed langs het fietspad wordt beheerd als boszoom, daarnaast wordt de bosmantel aangeplant en een deel van het bos. De rest van het bos kan spontaan groeien.

Figuur 18 Opties verlichtingsarmatuur



Figuur 19 Milderende maatregelen voor fauna



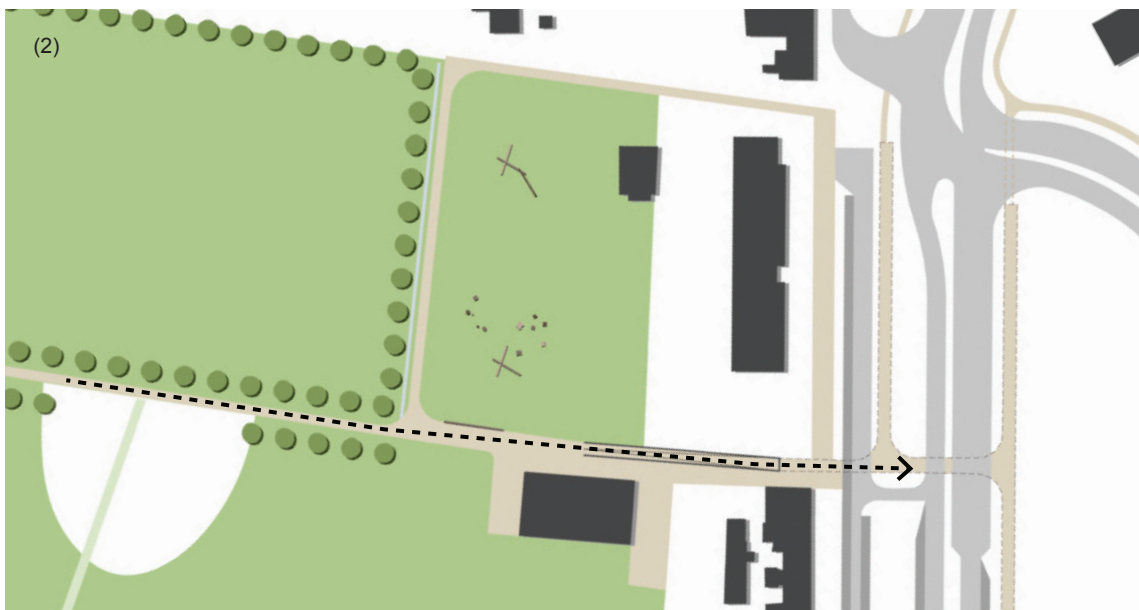
2.3 VERLICHTING

Er wordt verwacht dat de fietsverbinding zeer frequent zal worden gebruikt waardoor er vraag kan zijn naar verlichting. Gelet op de ligging in beschermd landschap is dit niet evident. Daarom werden verschillende verlichtingsopties onderzocht. Vanuit landschappelijk en natuuroogpunt geniet het niet verlichten veruit de voorkeur. Indien wel wordt verlicht, kunnen drie verlichtingsarmaturen naar voor worden geschoven: een hoge paal met ruim bereik die op grote onderlinge afstand kan worden geplaatst, een kleinere paal die enkel het fietspad aanlicht en in groter aantal zal moeten worden geplaatst, of een lage armatuur die enkel horizontaal het maaiveld belicht. De twee eerste opties kunnen storend zijn voor de aanwezige fauna (vleermuizen enz.).

Enkele milderende maatregelen kunnen deze verstoring inperken. Zo kan de verlichting in een geel tot rode lichtkleur worden voorzien die geen vleermuizen afschrikt. In combinatie daarmee kan ervoor worden geopteerd om de verlichting slechts tijdelijk te laten werken, bijvoorbeeld tijdens piekmomenten van woon-werkverkeer. Deze kan dan dan gedoofd worden tussen 22u en 6u. In de zomermaanden is verlichting tevens niet nodig. Ook kan worden nagegaan of er in de Rijvisschestraat lichten kunnen worden gedoofd ter compensatie van de bijkomende verlichting in Rijvissche.

Eventueel kan met een bewegingssensor worden gewerkt die telkens de eerstvolgende verlichtingspalen activeert. Eerste onderzoeksresultaten hieromtrent leren evenwel dat dit systeem nog veel kinderziekten kent en op dit moment nog niet eenvoudig toepasbaar is. De laatste optie is tot slot zeer gevoelig voor vandalisme waardoor dit niet als zinvol wordt beschouwd.

Figuur 20 Varianten aansluiting met fietstunnel onder N60



2.4 AANSLUITING FIETSTUNNEL ONDER DE N60

De plannen voor de herinrichting van de N60 staan nog niet op punt. Het laatste plan betreft een ruwe schets waarbij een lichtengeregeld kruispunt wordt voorgesteld aan de noordzijde van de ovonde en een rond punt aan de zuidzijde. Het autoverkeer zou naar de kant van het Wetenschapspark Ardoyen worden verschoven en langs de lintbebouwing aan de overzijde zou een ondergeschikte ventweg worden aangelegd. Voor fietsers zou een fietstunnel worden voorzien onder de N60 die uitkomt aan de fietserstoegang tot het Wetenschapspark Ardoyen.

In voorliggende schets is de aansluiting met de fietstunnel parallel aan de N60 voorzien. Hierbij zouden fietsers komende van de oude spoorwegbedding moeten omrijden langs Don Bosco om de tunnel te kunnen inrijden (1). Een optimalisatie van dit plan zou inhouden om een bijkomende fietshelling te voorzien in lijn met de nieuwe fietsverbinding doorheen Rijvissche (2).

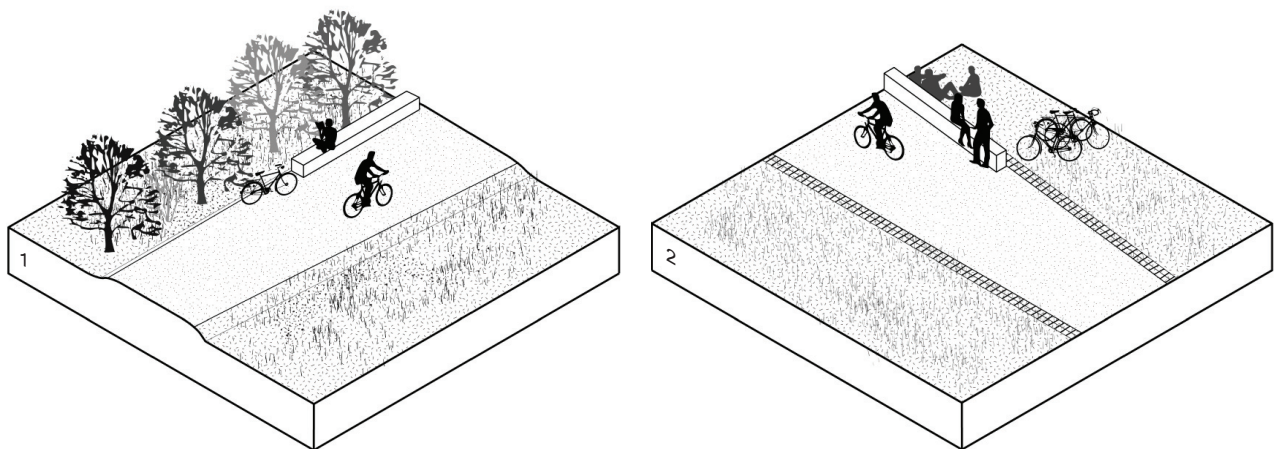
Indien de plannen voor de herinrichting van de N60 nog wijzigen, moet erover worden gewaakt dat er in ieder geval een veilige fietsoversteek tussen het nieuwe fietspad door Rijvissche en het Wetenschapspark Ardoyen moet komen.

Figuur 21 Indicatie wandelverbindingen en rustpunten



[x] zie onderstaande schema's
(x) zie verwijzingen in de tekst

Figuur 22 Rustpunten

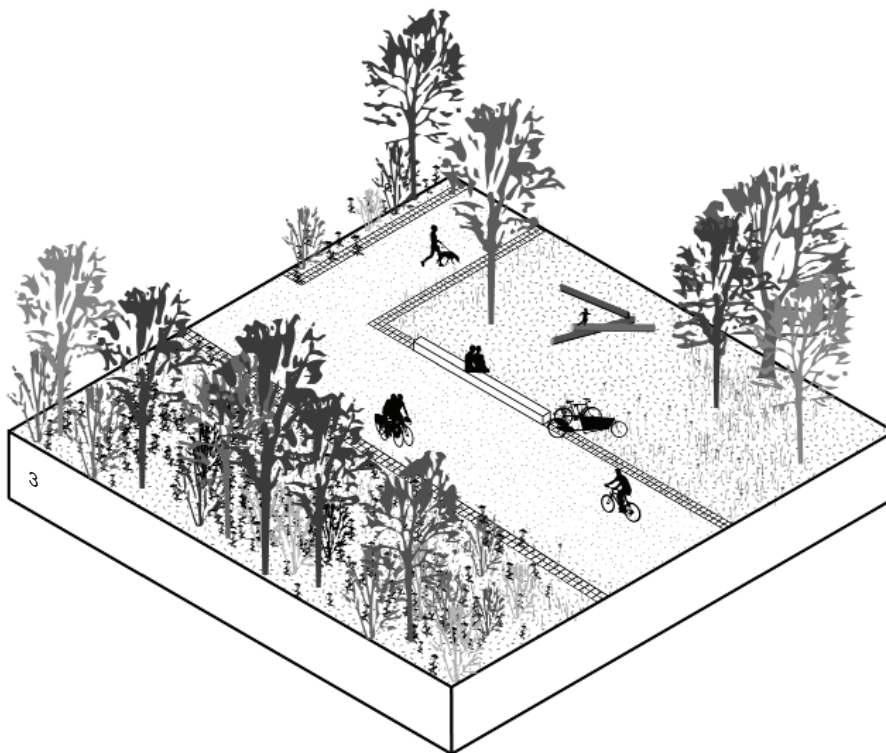


3 WANDELVERBINDINGEN EN RUSTPUNTEN

Voor wandelaars worden een aantal historische trage verbindingen in Rijvissche terug opengesteld en worden nieuwe connecties voorzien. De fietsas (1) zal sowieso ook door voetgangers worden gebruikt. Enkele bijkomende doorsteken voor voetgangers dragen bij tot een optimale toegankelijkheid op maat van het gebied. Voornamelijk wordt er gebruik gemaakt van connecties die reeds suggestief in het landschap aanwezig zijn, zoals de grazige paden langsheen het Hutsepotbosje (2). Ook de historische doorsteek die nog steeds in het landschap aanwezig is, maar geen publiek karakter heeft, wordt terug opengesteld (3). Gezien het frequente verwachte gebruik door de schoolgaande jeugd, is een doorsteek richting Don Bosco aangewezen (4). De doorsteken die de centrale fiets- en wandelas verbinden met Rijvisschestraat worden onderling verbonden via een graspad in de berm langs de weg (5). Zo hoeft er niet op het wegdek gelopen te worden en worden gevaarlijke situaties vermeden. Rond kasteel Rijvissche wordt een nieuwe wandeldoorsteek voorgesteld (6) om de connectie te maken met dit karakteristieke erfgoed en zijn aanwezigheid te benadrukken. Er wordt voorgesteld om het bos rond het kasteel op twee plaatsen te dunnen of the ontdoen van de struiklaag waardoor een zichttas ontstaat van de trage doorsteek richting het kasteel (7). Hierbij wordt rekening gehouden met de aanwezige natuur- en erfgoedwaarden.

Langs de hoofdverbinding centraal in het gebied, worden drie rustpunten voorzien met een zitbank volgens de huisstijl van het Parkbos. Deze drie bevinden zich in of aan de rand van de drie deelgebieden en bieden telkens verpozing in een ander type landschap. Bij de benadering van het rustpunt, wordt het fietspad geleidelijk aan breder, zodat voldoende afstand tussen zitbank en doorgaande fietsers wordt bewaard.

Een eerste rustpunt bevindt zich in de natte zone en biedt een uitzicht over de natte graslanden. Indien het fietspad licht wordt verhoogd, zal er een mooi overzicht zijn. Een tweede rustpunt is centraal gelegen op de rand van de landbouwstrip. Een derde rustpunt is in het bos gelegen, vlakbij de bebouwing langs de N60 en gericht naar de te realiseren speelplek. Ook de nabijheid van de bestaande loods waar mogelijk een nieuwe publieke functie komt (zie verder), maakt dit de ideale plek voor een rustpunt.



Figuur 23 Herinrichting Rijvisschestraat



Figuur 24 Visualisatie Rijvisschestraat



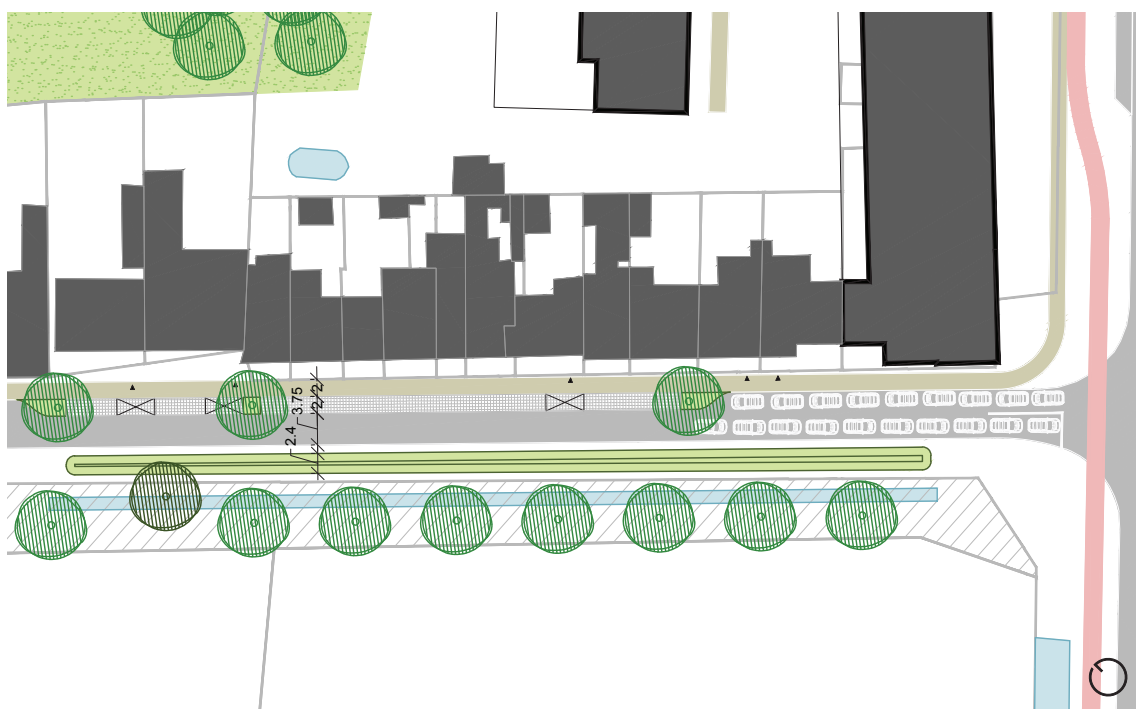
4 RIJVISSCHESTRAAT

Langs het deel van de Rijnvischestraat dat in het projectgebied is gelegen, is slechts beperkt bebouwing aanwezig. In de aanloop naar de N60 bevindt zich nog wat lintbebouwing aan de noordzijde. Het snelheidsregime in de straat wisselt tussen 50km/u in de bebouwde zones en 70 km/u in de onbebouwde zones. De zone 50 wordt echter vaak niet nageleefd en het regime van 70 km/u leidt tot gevaarlijke situaties voor fietsers waardoor er snelheidsremmende maatregelen gewenst zijn in deze zone. Momenteel zijn er geen parkeerplaatsen voorzien in de straat. Wagens staan daardoor zowel op het voetpad als op de fietssuggestiestrook als op de groene berm aan de overzijde geparkeerd.

Met één eenvoudige ingreep die intussen in veel landelijke gemeenten met succes wordt toegepast, kan een oplossing worden geboden voor beide problemen. De wegbreedte wordt behouden, maar er wordt alternerend een parkeerstrook op de rijweg geplaatst. Hierdoor ontstaat een wegversmalling waar slechts één wagen of bus kan passeren. Ter hoogte van de asverschuiving kunnen wagens opnieuw kruisen waardoor het versmalde profiel slechts over een beperkte doorlopende afstand voorkomt. Het begin en einde van de parkeerstroken worden gemarkeerd met bomen.

In het ruilverkavelingsplan Schelde-Leie van de Vlaamse Landmaatschappij is een bomenrij voorzien aan de zuidzijde van de Rijnvischestraat. Deze bomenrij wordt overgenomen gezien deze past binnen het concept van het bosrijke deelgebied waar nieuwe dreven een plaats kunnen krijgen. Om de berm autovrij te houden, was de bomenrij eerst op die plaats voorzien, maar onder de berm bevindt zich een persleiding van Aquafin waardoor geen hoogstammigen aangeplant kunnen worden. De bomenrij is daarom verplaatst achter de gracht. Het is echter niet gewenst dat er in de groenberm nog wordt geparkeerd. Daarom wordt hier een lichte heuvel voorzien met de steilste helling aan de straatkant.

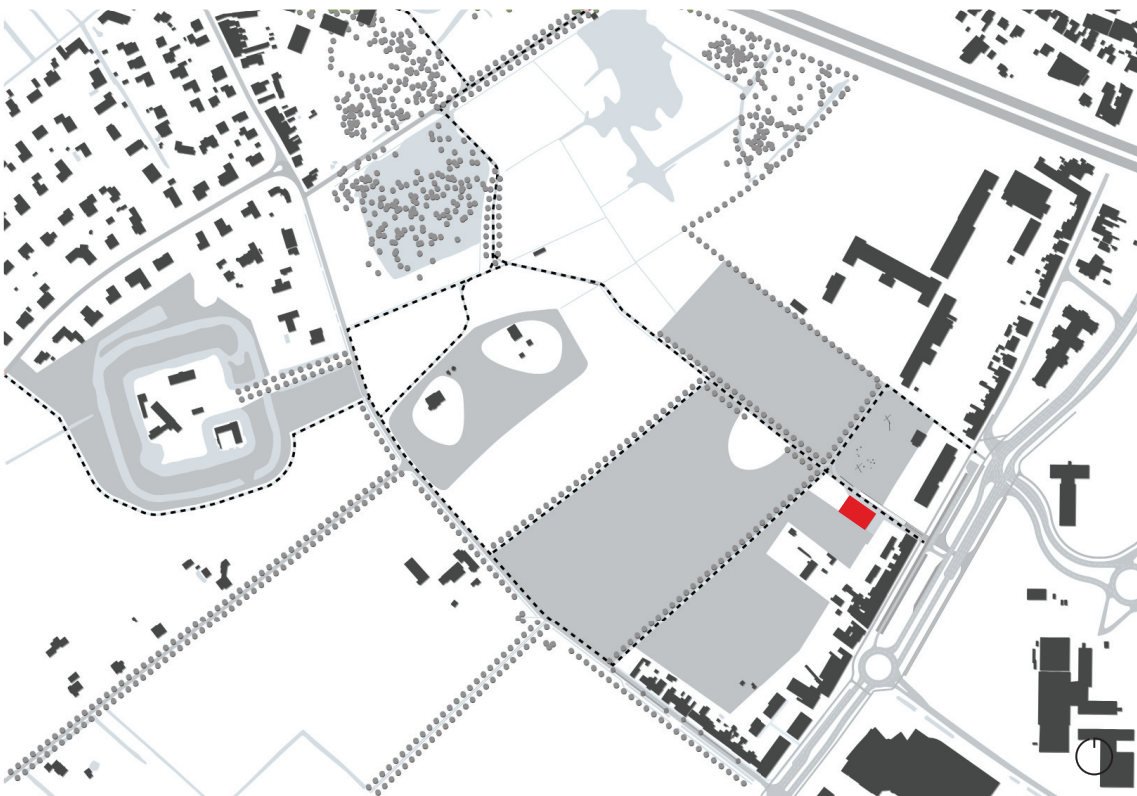
Figuur 25 Detailplan herinrichting Rijnvischestraat



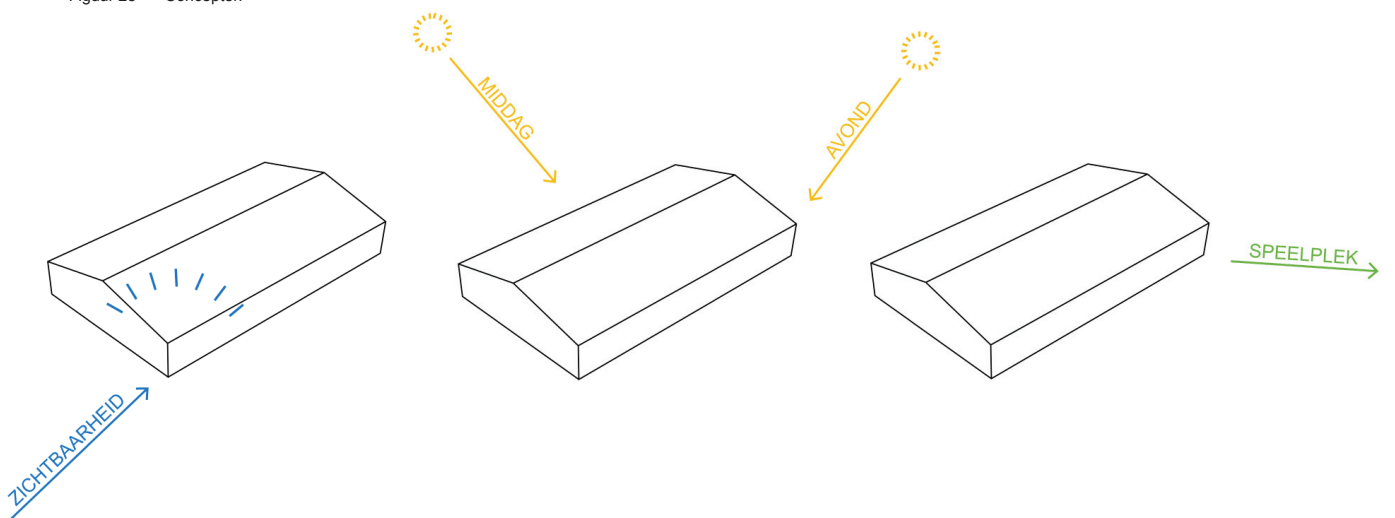
Figuur 26 Bestaande toestand loods



Figuur 27 Situering loods



Figuur 28 Concepten



5 INVULLING BESTAANDE LOODS

5.1 UITGANGSPUNTEN

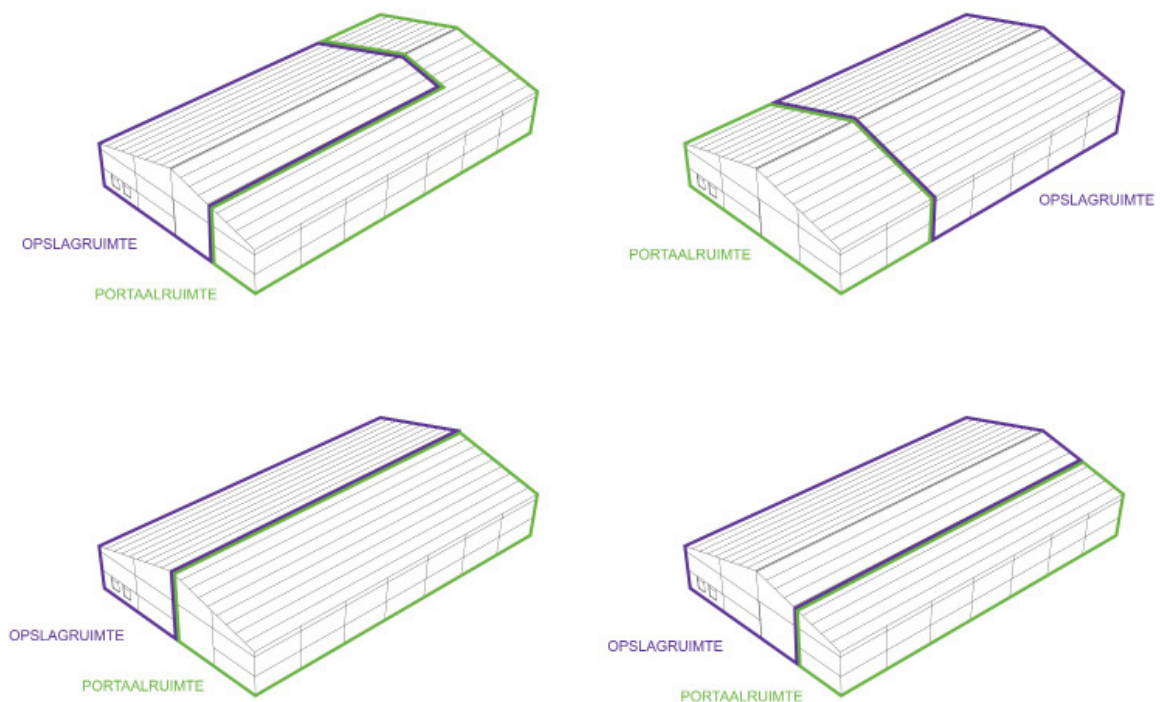
Langs het toekomstige fiets- en wandelpad is een loods gelegen die momenteel wordt beschikbaar gesteld voor de opslag en distributie van voedsel voor minderbedeelden. De opslagcapaciteit van de loods wordt echter onderbenut en Natuurpunt (eigenaar van de loods en een deel van de omliggende percelen) wenst te onderzoeken of het gebouw deels of gedeeltelijk herbestemd kan worden in functie van het Parkbos. Zo niet, dan dienen zij de loods af te breken.

De loods is te ruim om in zijn geheel te herbestemmen. Daarom is bij het onderzoek telkens uitgegaan van het behoud van de opslagfunctie in een deel van de loods. Dit heeft als voordeel dat er altijd een zekere mate van sociale controle in het gebied is. De locatie, op een strategische plek nabij de N60, langs het nieuwe tracé van het fiets- / wandelpad, vlakbij Don Bosco en de toekomstige speelplek, is ideaal om een goed functionerende portaalfunctie te integreren. Er wordt in de eerste plaats gedacht aan een permanent toegankelijke, overdekte picknickruimte met publiek toegankelijk sanitair waarbij het mogelijk is om in bepaalde periodes of voor bepaalde gelegenheden ambulante handel (bijvoorbeeld food trucks) onder te brengen. Hierbij is het belangrijk dat de nieuwe functie voldoende zichtbaar is vanuit de N60 en het fietspad. Ook de bezonning en de link met de toekomstige speelplek worden in rekening gebracht.

Verschillende verhoudingen van opslagruimte / portaalruimte zoals hieronder te zien worden onderzocht waarbij ofwel de helft ofwel 1/3 wordt gereserveerd voor een nieuwe functie. Hierna volgt de uitwerking van drie varianten.

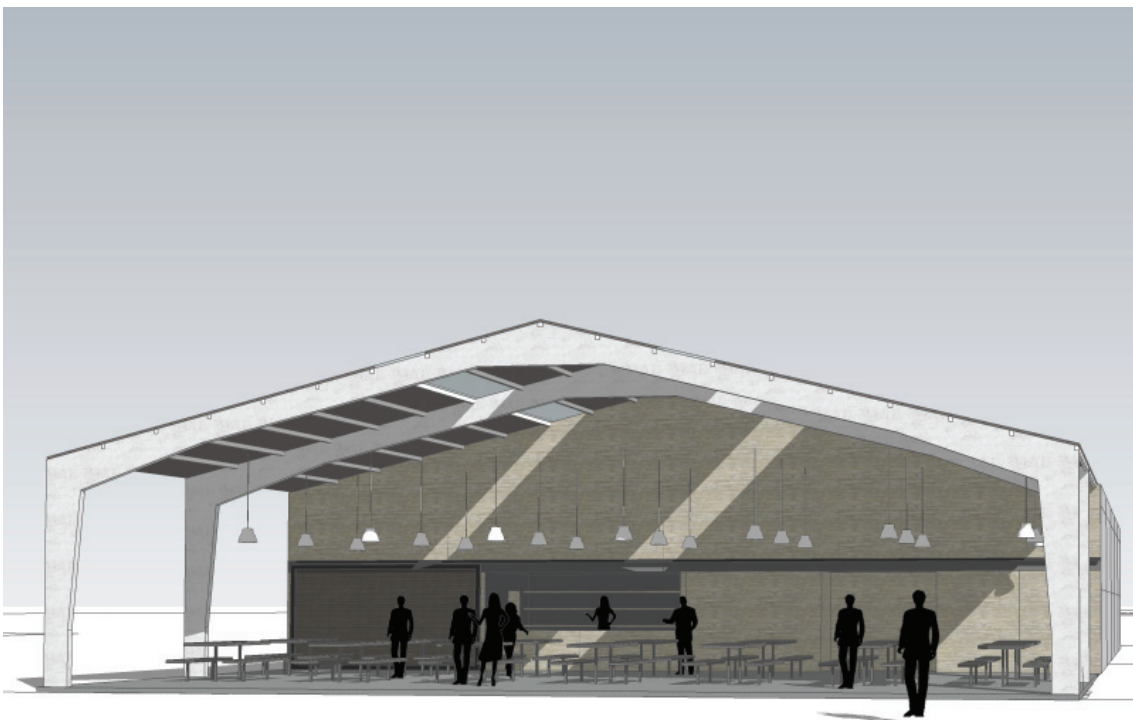
De parking die voor de loods gelegen is, maakt slechts gedeeltelijk deel uit van het projectgebied. Een groot deel ervan werd aan de naastgelegen eigenaars verkocht voor tuinuitbreiding. Het overblijvend gedeelte van de parking zal enkel dienst doen als laad- en losruimte voor de loods. Deze ruimte wordt dan ook niet ingericht als parking voor de Parkbosbezoeker.

Figuur 29 Mogelijke verhoudingen opslagfunctie / portaalfunctie



5.2 UITWERKING

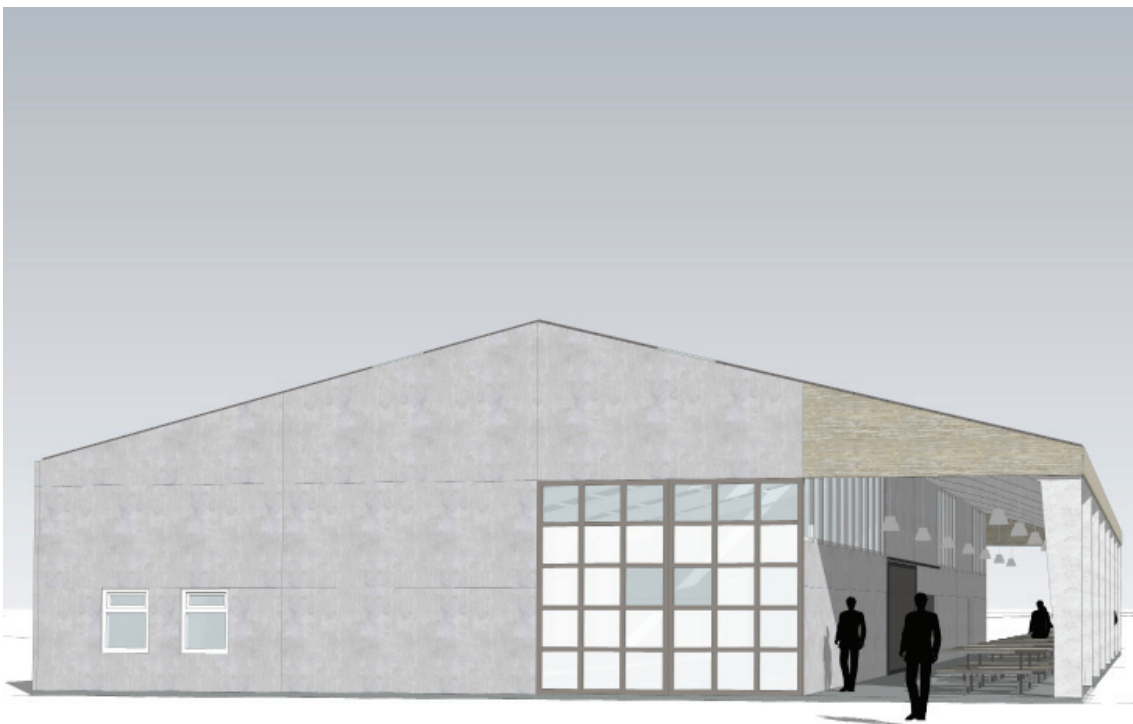
Figuur 30 variant 1: 1/3 portaalruimte op de kop



Variant1: 1/3 portaalruimte op de kop

- Ruime overdekte buitenruimte
- Het sanitair blok en de bar zijn geïntegreerd in de nieuwe muur (afscherming opslagruimte)
- Ontvangstfunctie goed zichtbaar enkel vanaf de N60. Parkkant is nog gesloten en vrij anoniem (of omgekeerd)

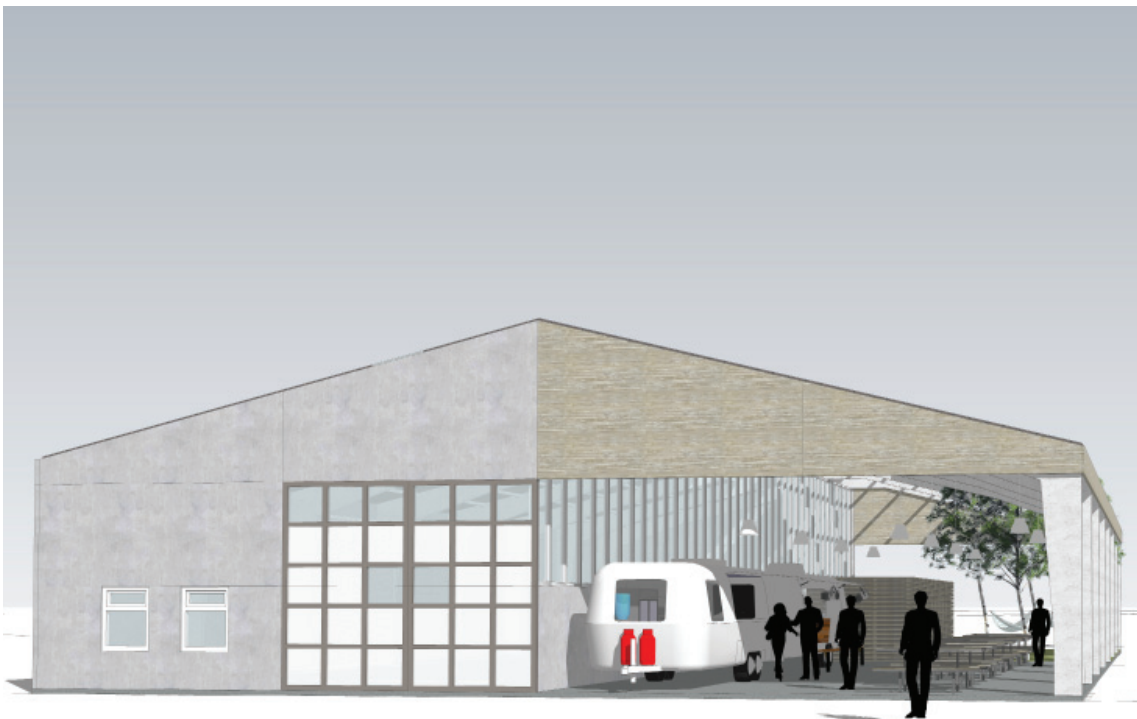
Figuur 31 Variant 2: 1/4 portaalruimte in de lengte



Variant 2: 1/4 portaalruimte in de lengte

- Het sanitair blok en de bar zijn geïntegreerd in de nieuwe muur (afscherming opslagruimte)
- Smalle overdekte buitenruimte waardoor er grotere investeringen nodig zijn voor harde infrastructuur binnenin
- Ontvangstfunctie goed zichtbaar zowel vanaf voet- en fietspaden als de N60

Figuur 32 Variant 3: 1/2 portaalruimte in de lengte



Variant 3: 1/2 portaalruimte in de lengte

- Vergelijkbaar met variant 2 maar met een ruimere buitenruimte met publiek toegankelijk sanitair blok
- Mogelijkheid om foodtrucks of foodcaravans onder het afdak op te stellen (daardoor geen investering nodig in horeca infrastructuur)
- Ontvangsfunctie prominent aanwezig en goed zichtbaar zowel vanaf voet- en fietspaden als de N60

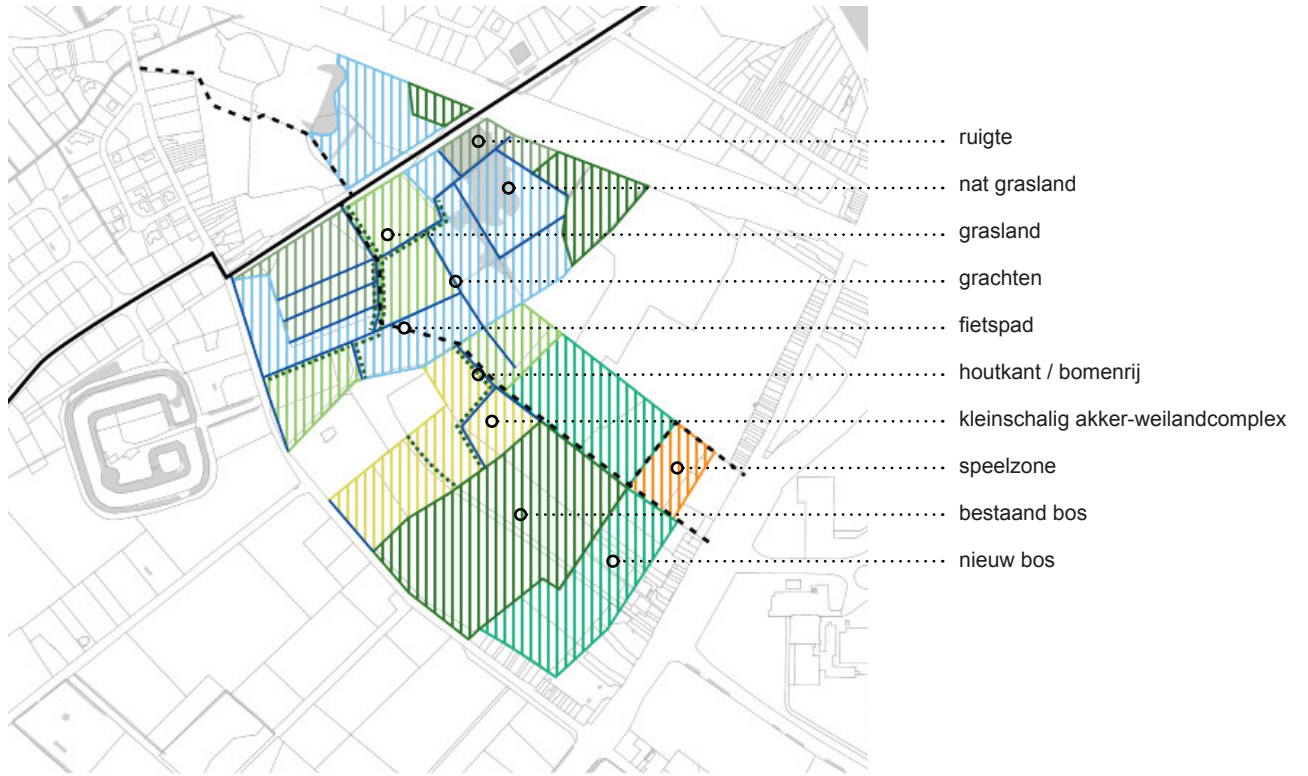
Figuur 33 Grondplan bij variant 3: 1/2 portaalruimte in de lengte



VI BEHEER

De verschillende landschapstypes die voorkomen in Rijvissche, behoeven bijkomende toelichting van de daaraan gekoppelde wijze van beheer. Onder dit hoofdstuk wordt de beheervisie toegelicht.

Figuur 34 Beheerzones



1 ZONERING

Een onderverdeling in grasland en bos is te kort door de bocht om een beheervisie op poten te zetten. Op basis van het actueel grondgebruik zoals omschreven in het beschermingsbesluit van het beschermd landschap 'Kastelsite Wijnnaarde' en gebaseerd op het gewenste eindbeeld, zijn volgende beheerzones afgebakend:

- nat grasland
- grasland
- ruigte
- akker-weilandcomplex
- bestaand bos
- nieuw bos
- speelzone

Ook de lijnvormige elementen, de grachten, de houtkanten / bomenrijen en het fietspad, vergen een specifieke beheervisie. Om het gewenste eindbeeld te bekomen, is in de meeste gevallen een overgangsbeheer nodig met ingrepen die de bestaande toestand omvormen tot de gewenste toestand. Daarna is het eindbeheer van toepassing. Bij het opmaken van deze beheervisie werden de private parktuinen en het kasteel Rijvissche buiten beschouwing gelaten, gelet op het feit dat hiervoor meer detailstudie vereist is.

2 BEHEERVISIE

2.1 ALGEMEEN

2.1.1 EXOTENBESTRIJDING

Op vandaag zijn Japanse duizendknoop en Amerikaanse vogelkers in het gebied aanwezig. Hiervoor wordt het volgende beheer vooropgesteld:

Japanse duizendknoop:

Waar de visie het toelaat beplanten met concurrenten voor schaduw (wilg, hazelaar, zwarte els). Verder wordt het preventiebeginsel toegepast: verdere uitbreiding van de geïnfecteerde zones moet vermeden worden. Voor deze zones geldt het volgende: intensief maaien (minimum vier keer per jaar, van maart tot oktober) - de plant mag in geen geval tot bloei komen - maaisel zorgvuldig verzamelen (inclusief kleine stukken) en afvoeren.

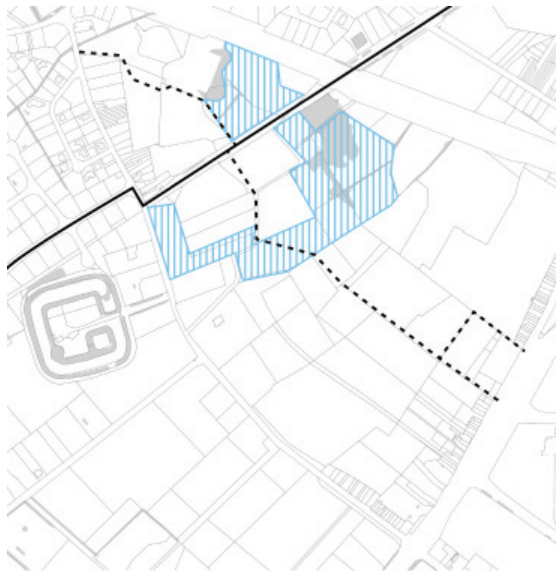
Amerikaanse vogelkers:

Indien dit noodzakelijk wordt geacht dan worden de bomen gekapt of geringd en worden zaailingen verwijderd.

2.1.2 MONITORING

De evolutie in het gebied wordt opgevolgd door middel van monitoring. Op basis hiervan wordt per deelzone geëvalueerd of het overgangsbeheer kan omgezet worden in een eindbeheer en of een bijsturing van de beheervisie gewenst is (en of begrazing eventueel kan worden overwogen). Daarnaast wordt bijzondere aandacht besteed aan de aanwezigheid van (nieuwe) invasieve exoten.

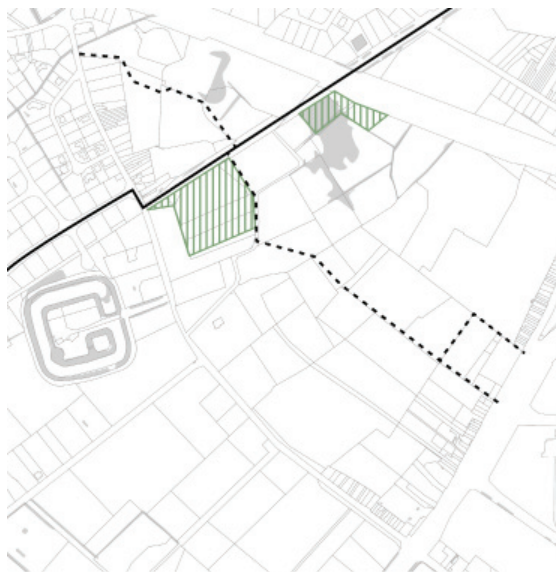
Figuur 35 Beheerzone 'nat grasland'



Figuur 36 Beheerzone 'grasland'



Figuur 37 Beheerzone 'ruigte'



2.1.3 ZWERFVUIL

Zwerfvuil wordt regelmatig opgeruimd, eventueel in samenwerking met vrijwilligers.

2.1.4 SAMENHANG

Afhankelijk van de grootte van het gebied in natuurbeheer kan alsnog overwogen worden om er een begrazingsbeheer op toe te passen. Dit kan de samenhang van het bos- en natuurgebied verhogen.

2.2 NAT GRASLAND

Eindbeeld: soortenrijk grasland met potenties voor dotterbloemgrasland

2.2.1 OVERGANGSBEHEER

- Eén maal per jaar maaien in augustus met afvoer

2.2.2 EINDBEHEER

- Eén maal om de twee jaar maaien in augustus met afvoer

2.3 SOORTENRIJK GRASLAND

Eindbeeld: soortenrijk grasland

2.3.1 OVERGANGSBEHEER

- twee maaibeurten in juni en september met afvoer

2.3.2 EINDBEHEER

- Eén maal per jaar (al dan niet gefaseerd) maaien met afvoer in augustus

2.4 RUIGTE

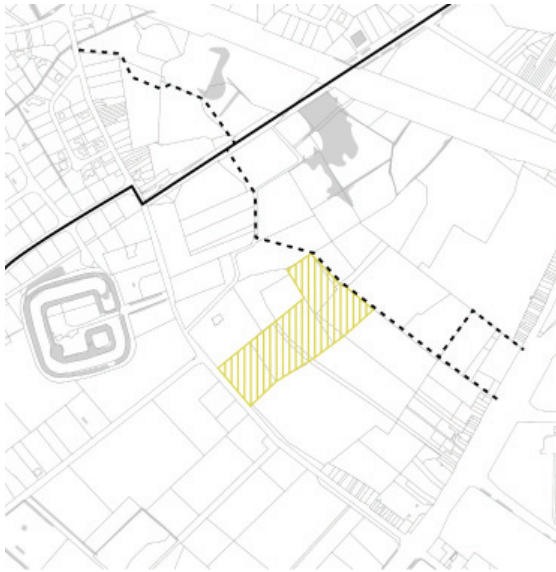
2.4.1 OVERGANGSBEHEER

- Eén keer per jaar maaien in augustus met afvoer

2.4.2 EINDBEHEER

- Eén keer om de 2-5 jaar (gefaseerd) maaien in augustus met afvoer

Figuur 38 Beheerzone 'weiland (akker)'



Figuur 39 Beheerzone 'bestaand bos'



2.5 AKKER-WEILANDCOMPLEX

2.5.1 OVERGANGSBEHEER

Na aankoop van deze percelen worden de perceelsranden beplant met houtkanten. Op locaties waar doorzichten wenselijk zijn, wordt geopteerd voor knotbomenrijen. Zolang de percelen niet zijn aangekocht, worden ze beheerd volgens de algemene wetgeving (Mestdecreet, Gemeenschappelijk Landbouwbeleid enz.).

2.5.2 EINDBEHEER

- In overleg met de gebruiker worden deze percelen aangewend als akker, voor tuinbouw of als weiland
- Een wisselsysteem behoort eveneens tot de opties
- Bij beheer als akker is een akkervogelbeheer wenselijk

2.6 BESTAAND BOS

Eindbeeld: gesloten loofbos met een aantal open plakken (ca. 15%, conform criteria duurzaam bosbeheer)

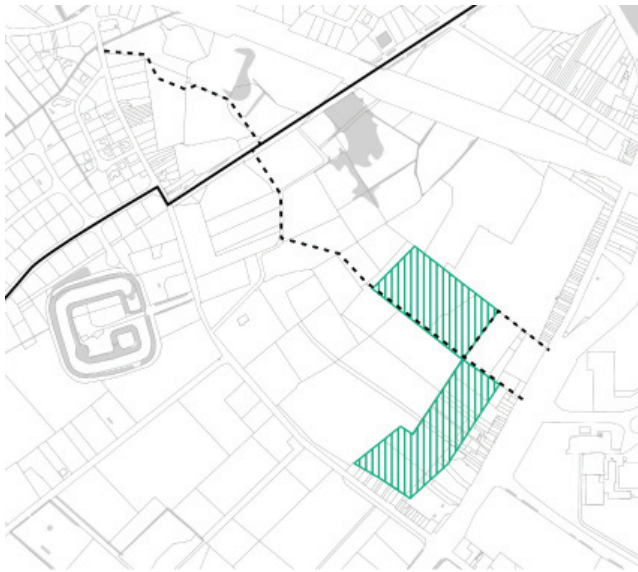
2.6.1 OVERGANGSBEHEER

- Hutsepotbos: geen overgangsbeheer nodig, eindbeheer al van toepassing (ook niet bijplanten)
- Bos langs E40: binnen een zone van 30m eenmalig middelhoutbeheer op toepassen
- Langs de wandelpaden wordt een zone van ca. 5m beheerd als ruigte (Hutsepotbos: onder dreefbomen)
- Zorg voor dood hout, zowel staand als liggend, niet alle hout afvoeren voor gebruik als brandhout
- Open plekken worden beheerd als ruigte en derhalve één keer per jaar (tussen mei en september) gemaaid met afvoer. De locatiekeuze van deze open plekken gebeurt op basis van lichtinval en windwerking om de ecologische meerwaarde ervan te maximaliseren. Om deze efficiënt te kunnen beheren, worden de open plekken bij voorkeur ook voorzien aansluitend op de padenstructuur, zodat het beheer samen kan gebeuren met dat van de bermen en/of de paden

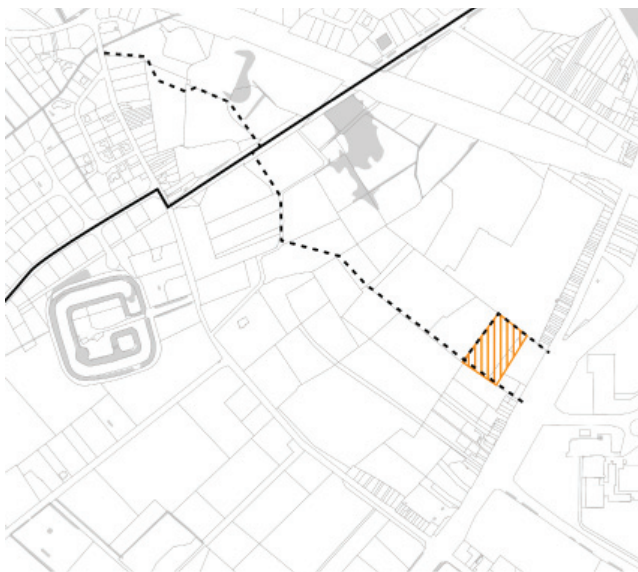
2.6.2 EINDBEHEER

- Voor de eerste 30m vanaf de E40 wordt gestreefd naar struweel, conform de eisen van AWW. Hier worden boomvormers tijdig verwijderd.
- Nietsdoen / monitoren om de vijf jaar
- Open plekken één keer om de 2-5 jaar maaien (tussen mei en september) met afvoer

Figuur 40 Beheerzone 'nieuw bos'



Figuur 41 Beheerzone 'speelzone'



2.7 NIEUW BOS

2.7.1 OVERGANGSBEHEER

- Eerste vijf à zes meter beheren als boszoom
- Aanplant bosmantel (20 m op een afstand van ca. 10m van de perceelsgrens) met volgende samenstelling:
 - 15% *Rhamnus frangula* (Sporkehout)
 - 15% *Prunus spinosa* (Sleedoorn)
 - 15% *Crataegus monogyna* (Meidoorn)
 - 15% *Sorbus aucuparia* (Lijsterbes)
 - 15% *Ilex aquifolium* (hulst)
 - 15% *Viburnum opulus* (gelderse roos)
 - 5% *Prunus avium* (zoete kers)
 - 5% *Corylus avellana* (hazelaar)
- Ter hoogte van Don Bosco en de grens met de woningen wordt een dichtere rand aangeplant om de privacy te respecteren. Ook brem en gaspeldoorn behoren tot de mogelijkheden.
- Boskern spontaan laten verbossen
- Open plekken één keer per jaar maaien (zie ook overgangsbeheer bestaand bos)

2.7.2 EINDBEHEER

- Nietsdoen / monitoren om de vijf jaar
- Eerste drie meter twee maal per jaar maaien conform bermbeheer eventueel met nabegrazing door schapen
- Open plekken één keer om de 2-5 jaar maaien

2.8 SPEELZONE

Eindbeeld: open loofbos (hooghout) met een beperkte struiklaag en een vrij hoog percentage open plekken (ca. 30%)

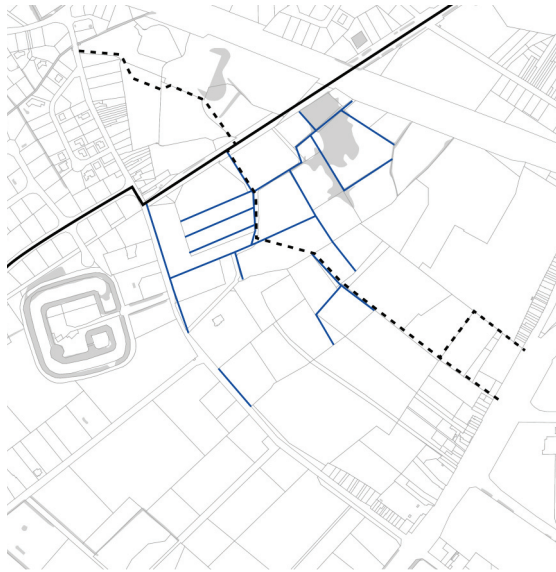
2.8.1 OVERGANGSBEHEER

- Beplanting volgens een op te maken beplantingsplan, rekening houdend met locatie en type van speelinfrastructuur
- Beheer afhankelijk van beplantingsplan en aanwezige speelinfrastructuur; open houden in functie van spelen

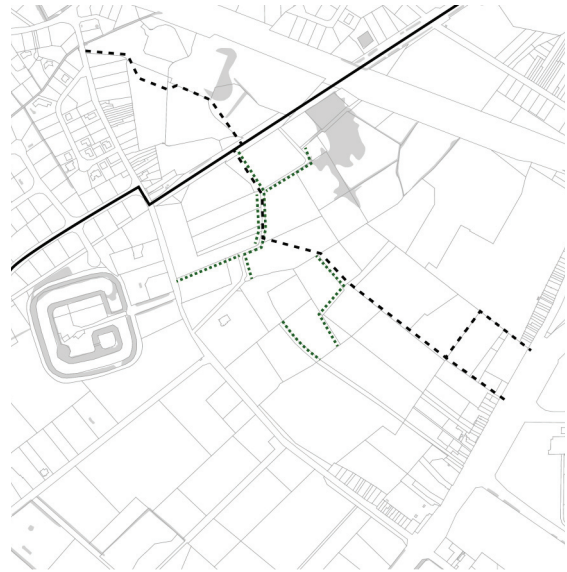
2.8.2 EINDBEHEER

- Beheer afhankelijk van beplantingsplan en aanwezige speelinfrastructuur; open houden in functie van spelen
- Om de 5-10 jaar verwijderen van gevaarlijke bomen binnen de invloedzone van menselijke activiteit, bomen die hinderlijk worden voor toekomstbomen en dunningskap wanneer het bomendek te dicht wordt en geen licht meer doorlaat
- Voor de eerste 30m vanaf de E40 wordt gestreefd naar struweel, conform de eisen van AWW. Hier worden boomvormers tijdig verwijderd.
- Nietsdoen / monitoren om de vijf jaar
- Open plekken één keer om de 2-5 jaar maaien (tussen mei en september) met afvoer

Figuur 42 Beheerzone 'grachten'



Figuur 43 Beheerzone 'houtkanten / bomenrijen'



Figuur 44 Beheerzone 'fietspad'



Figuur 45 Beheerzone 'wandelpaden'



2.9 GRACHTEN

2.9.1 OVERGANGSBEHEER

- Terug openmaken van verlande grachten

2.9.2 EINDBEHEER

- De in het gebied aanwezige grachten worden integraal behouden en navenant beheerd
- Eén keer per 2-5 jaar gefaseerd maaien met afvoer in augustus (vochtig-nat) of oktober (droog)
- Om de 10 jaar ruimen buiten broedtijd voor amfibieën

2.10 HOUTKANTEN / BOMENRIJEN

Eindbeeld: behoud bestaande houtkanten en bomenrijen en aanplant van bijkomende houtkanten conform de visie, of knotbomenrijen waar doorzichten wenselijk zijn.

2.10.1 OVERGANGSBEHEER

- Aanplant als bomenrij of houtkant in functie van het gewenste eindbeeld
- Nieuwe knotbomen: elke drie jaar in de winter knotten van de bomen
- Nieuwe houtkanten: om de drie jaar in de winter afzetten van de stoven tot aan de grond
- Jaarlijks inboet afgestorven bomen in de winter

2.10.2 EINDBEHEER

- Gefaseerd afzetten van de houtkanten om de 5-10 jaar in de winter
- Knotten van de knotbomen om de 5-10 jaar in de winter
- Jaarlijks vervangen van afgestorven bomen

2.11 FIETSPAD

- Ijsvrij houden fietspad: om instroom van zouten in het gebied te vermijden, wordt het fietspad bij voorkeur geveegd
- Bermen: langs het fietspad wordt een zone van minimum 5-6 meter, twee maal per jaar gemaaid met afvoer. Op termijn kan ervoor worden geopteerd de bermen te laten begrazen door schapen (kudde met herder)
- Er wordt vleermuisvriendelijke verlichting voorzien. De timer wordt dusdanig ingesteld dat deze niet brandt tussen 22u en 6u

2.12 WANDELPADEN

Eindbeeld: grazige paden

- Twee maal per jaar maaien om verbossing/verruiging tegen te gaan en om bewandelbaar te houden

COLOFON

project	Landschapsplan Rijvissche
projectnummer	13057_09
opdrachtgever	Stad Gent
opdrachtnemer	OMGEVING cvba Uitbreidingstraat 390 2600 Antwerpen-Berchem tel +32 3 448 22 72 fax +32 3 440 13 93

